



Historia

= de la =

Marina del Perú

= por =

Rosendo Melo

Miembro de la Sociedad Geográfica de Lima, Prosecretario del Instituto Histórico del Perú.



Tomo Primero

Lima - 1907

IMPRENTA DE CARLOS F. SOUTHWELL.—PANDO No. 765

Historia

de la

Marina del Perú

por

Rosendo Melo

Miembro de la Sociedad Geográfica de Lima, Prosecretario del Instituto Histórico del Perú.



Tomo Primero

Lima - 1907

IMPRENTA DE CARLOS F. SOUTHWELL.—PANDO No. 765



Exmo. Sr. Dr.
Don José Pardo
Presidente
de la
República del
Perú



General
Sr. Pedro E. Muñiz
Ministro
de
Guerra y Marina



La Navegación en el Perú



(COPIA)

Nº 215.

Lima, octubre 30 de 1906.

Señor Rosendo Melo.

Callao.

Muy señor mío:

Habiendo sido invitada nuestra Sociedad á tomar parte en la Exposición Marítima Internacional que se abrirá en Burdeos de mayo á noviembre de 1907, con motivo del centenario de la navegación á vapor, ha creído conveniente el Consejo Directivo encomendar á uno de los socios la redacción de un artículo ú opúsculo sobre la historia de nuestra marina, á fin de presentarlo impreso y debidamente ilustrado en esa Exposición, junto con nuestro Boletín y mapas.

Como U. viene dedicándose hace tiempo á este género de estudios, y además sus conocimientos y versación en la materia son notorios, se ha fijado en U. para encargarle ese delicado trabajo, que, por otra parte, será quizá el primero en su género y podrá servir más tarde de base para una obra más ámplia y completa.

Si U. se digna aceptar, como lo espera la institución, este encargo, habrá U. prestado nuevo servicio á la Sociedad, y de modo especial al Cuerpo de Marina en el que U. ocupa un distinguido puesto.

Con sentimientos de mi mayor consideración, quedo de U., una vez más, atento S. S.

(*Firmado*).—**Scipion E. Llona**
Secretario.

IV

(COPIA)

Callao, noviembre 5 de 1906.

Sr. Scipión E. Llona, Secretario de la Sociedad Geográfica de Lima.

Muy señor mío:

He tenido el agrado de recibir el sábado último la favorecida de U., fecha octubre 30, en la cual me hace saber que: habiendo sido invitada nuestra Sociedad á tomar parte en la Exposición Marítima Internacional que se abrirá en Burdeos de mayo á noviembre de 1907, con motivo del centenario de la navegación á vapor, ha creído conveniente el Consejo Directivo encomendar á uno de los socios la redacción de un artículo ú opúsculo sobre la historia de nuestra marina, á fin de presentarlo impreso y debidamente ilustrado, en esa Exposición, junto con nuestro Boletín y mapas. Agrega U., que el Consejo me ha designado para que haga yo el trabajo antedicho, noticia que se sirve acompañar de frases muy corteses y que como tales le agradezco debidamente.

La designación del Consejo Directivo me honra de manera tan señalada, que por pequeña que sea mi confianza en mí mismo, no alcanzo á rehusar su encargo, seguro de que mi buena voluntad y el afán de corresponder á su alentadora distinción, me permitirán superar mi insuficiencia y dominar la ardua faena que me encomienda.

Sírvase U. hacerlo saber al Consejo y permitir que me repita su muy atento S. S.

(*Firmado*).—**R. Melo.**





PRIMERA PARTE

PRELIMINARES



COLON

Puede decirse que el Perú, cuya vida es relativamente corta, carece de historia y con más motivo de historia especial de marina; pero solo pudiera afirmarse tal cosa con verdad, si estuviese acordada la cantidad de hechos que es necesaria para dar comienzo á la redacción de los anales históricos. Al contrario, cuanto menos se tarde en llenar las páginas de esos anales, ellas tendrán menor número de errores, adulteraciones ó prejuicios.

La historia del Perú es en algún momento, como la de todo América, la de la geografía mundial, y es en ese momento exclusivamente marítima.

En este aspecto puede remontar al año 150, en el que Tolomeo rompe con los prejuicios empíricos y establece las bases sólidas de la verdadera doctrina cosmográfica.

Salvadas las columnas de Hércules, los navegantes se apartan cada vez más de las playas y diferentes territorios é islas se reconocen, siempre al W. de esas playas.

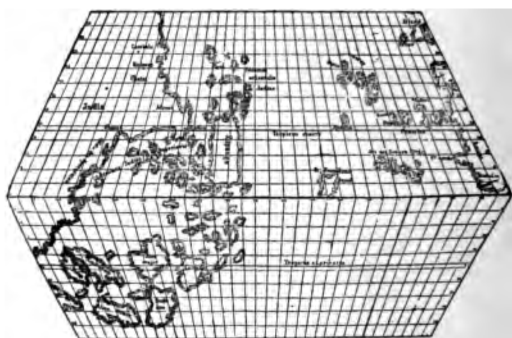
San Brandano (527), Nicolás y Antonio Zeno, Kolmo, Dulmo, Alfonso y principalmente Marco Polo, de Venecia, (1250) aunque mezclando la fábula con la realidad, como en los romances destinados á entretener á la infancia con sucedidos de los que Mandavilla (1322) aumenta el relieve, todos labran en la conciencia del viejo mundo la conveniencia de buscar, la convicción de que había mucho por conocer,

la resolución de dirigir las más robustas energías á descifrar los enigmas geográficos.

Se ponen en juego hasta recursos místicos, haciendo pronunciar á un adolescente estas palabras proféticas, á propósito de las excursiones de San Brandano: «Dios ha dejado buscar durante siete años al piadoso Brandano la tierra que un día será visible á sus descendientes.»

Martin Behaim y Pablo Toscanelli llegan por la inducción científica hasta tocar la realidad, con su globo terráqueo el primero y con su mapamundi el segundo: ambos delineando las costas orientales de Asia al frente de las occidentales de Europa, sin más interrupción que una que otra isla, entre éstas la de San Brandano. (?)

Describiendo su mapa Toscanelli dice: «Desde Lisboa al W. se han trazado en el mapa 26 espacios (26×4=104°) cada uno de 250 miliareas hasta la muy grande y magnífica ciudad de Quinsay, que tiene un perímetro de cien miliareas y diez puentes. Su nombre significa (según la explicación errónea de Marco Polo) ciudad del Cielo, contándose muchas cosas maravillosas de ella, de la multitud de artistas y de las rentas (que dá el rey). La distancia citada importa casi la tercera parte de toda la tierra. Aquella ciudad está en la provincia de Mangi, próxima á la de Cathay, donde está la capital del soberano. De la conocida isla Antilia hasta la célebre isla de Cipangu hay diez espacios (40°). La primera es muy rica en oro, perlas y piedras preciosas y los templos y palacios se cubren allí de oro puro. *Así se ha de atravesar el espacio de mar por rutas desconocidas pero no largas.*»



Plano de Toscanelli

Todas estas ideas geográficas, aunque en muchos casos vagas y fantásticas, habían labrado en el ánimo de Colón, al corriente de todas ellas como navegante y por haber acompañado á Diego Cao en sus descubrimientos de Guinea y demás lugares de la costa occidental de Africa, así como por su intimidad con los mejores pilotos portugueses, que en aquella época, alentados por el príncipe Enrique de Portugal,

habían colocado en primera línea la marina lusitana. Los valiosos planos de su suegro, Bartolomé Muñiz de Perestrello, de que á la muerte de ese marino dispuso, y los que hacía él mismo para uso de los otros, le permitieron mantener prolijamente esa información recogida en cada viaje de sus relaciones, que lo mantenía informado de cuanta ocurrencia náutica se anotaba en los libros de vitacora. Así supo de vegetales que flotaban en el mar de costas en donde no se conocían; de tierras avistadas más al W. de donde se había ido hasta entonces y todo género de novedades hidrográficas.

Se refiere también que el piloto Alonso Sanchez, de Huelva, que viajaba entre las costas de España y las Canarias, yendo en 1484 de estas islas á Madera, fué empujado por un temporal que lo llevó hasta una isla desconocida del lejano occidente. Recogido por Colón al regresar completamente extenuado, aquel lo llevó á su casa, en donde falleció con cuatro de sus compañeros, no obstante la solicitud con que fueron atendidos. Sánchez hizo al marino genovés revelaciones importantes relativas á los lejanos países adonde los echara el temporal.

Las líneas que siguen pertenecen á una carta de Toscanelli á Colón, respondiendo á otra de éste:

«Veo vuestro anhelo grande y notable de emprender un viaje á la *tierra donde crecen las especias.* Por esto os envío en contestación á vuestra carta la copia de otra que remití hace *unos cuantos días* á un amigo mío al servicio del rey de Portugal, *antes de las guerras de Castilla*, también en contestación de otra suya que me escribió, por encargo del rey, sobre el mismo asunto, y os envío otra carta de marear igual á la que envié al otro.»



Flota de Colón

Este viaje de Colón en busca de las especias, á que se refiere Toscanelli, marca por consiguiente la fecha menos lejana en que puede fijarse la historia marítima del Perú, ó por lo menos la de su preliminar. Zarpó de Palos el 3 de agosto 1492 y á los 41 días de viaje hizo este primer descubrimiento: las indicaciones de la brújula están sujetas á VARIACIÓN.

Anotamos este detalle para dejar constancia de que, con ser la brújula, á fines del siglo XV, casi el único instrumento de navegación, distaba mucho de estar bastante apropiada á su mejor uso, debiendo servirle casi tan poco como la carta de marear, copiada antes.

La navegación de largo curso principia para América con la presencia en sus costas de la flota de Colón, compuesta de la nave *Santa María* y las carabelas *Pinta* y *Niña;* pero sólo la de largo curso.

En cuanto á la costanera existía ya.

Al arribar la flotilla á Guanahaní (octubre 12 de 1492), á los 70 días de viaje, numerosas canoas la rodearon, lo mismo que al bolinear entre las otras Lucayas. Entre esas canoas se vió una de gran tamaño, destinada á cruzar largas distancias.

En viaje de la bahía de Acul para cabo Haití, en demanda del cacique Guacanagari, en la costa norte de Española, la nave *Santa María* encalla y naufraga. Avisado el cacique manda auxilios para salvamento en grandes canoas, como las que había visto al recorrer parte de la costa meridional de Cuba, cuyo extremo oriental supuso Colón que era el extremo del Asia. Esas canoas, de una sola pieza, eran susceptibles de contener ciento cincuenta hombres y navegaban las grandes distancias que separan las unas de las otras Antillas y á éstas de tierra firme.

En su primer arribo á Jamaica más de 70 canoas armadas salen á cerrarle el paso; eran conoas con 76 piés de eslora, de esbelta estructura, que admiraron por su belleza á los mismos españoles y que se movían con la mayor rapidez y destreza. No es objeto de estas líneas seguir la brega laboriosa de Colón en lucha con los elementos, con la *broma* que inutilizaba sus naves, con las pasiones que se debatían por arrebatarle gloria y provecho. Indicamos sólo que la navegación existía en el Mar del norte al surcarlo Colón por vez primera.

En su segundo viaje, emprendido en setiembre 25 de 1493, de cuya flotilla eran parte las carabelas *Niña*, *San Juan* y *Cordera*, Colón recaló en Guadalupe, isla de la cual acababa de salir, en diez canoas, una expedición de 300 guerreros, á merodear por las islas vecinas. En este viaje visitó Colón la costa meridional de Cuba.

En su tercer viaje (1498) Colón recaló en la isla Trinidad y cuando desde el canal que la separa del continente bordea sobre la costa de Venezuela, que á Colón le ocurre llamar isla Santa, muy ageno á la sospecha de que tuviera delante el continente Sud Americano, encuentra una gran canoa tripulada por 24 jóvenes indios, armados de arcos y flechas. Prolongada la costa desde el Orinoco á Occidente, Colón admite que bordea delante de un continente; pero sus dolencias

le obligan á enderezar las proas sobre la Española, de donde vino poco después Bobadilla á sacarlo encadenado.

En el cuarto y último viaje de Colón al Mar del Norte llevaba cuatro naves. Se había hecho á la mar en mayo 9 de 1502. Al abordar la isla de Pinos encontraron una gran canoa movida por 25 remeros: era propiedad de un cacique que ocupado de operaciones comerciales entre el continente y las islas, viajaba con su mujer é hijos, los que iban en una covacha de palmas. Llevaba en gran cantidad objetos de cambio como hachas y cascabeles de cobre, mantas de algodón, objetos de barro, piedra y madera, cacao y chicha. Más adelante, cuando después del penoso cruce de Colón por la costa de Veraguas, que nunca reconoció como un continente; visitando y bautizando Nombre de Dios, Portobelo, etc. hasta Darién, queda el Almirante recluído en la bahía de Santa Gloria, Jamaica, sobre la cubierta de una de sus dos últimas naves, cuyos cascos, acribillados por la *broma*, había necesitado varar para que no se hundieran; para comunicarse desde allí con Obando, fué menester que su emisario, el valiente y leal Diego Mendez, hiciera la travesía de Jamaica á Española en canoas del lugar, manejadas por indios.



Carabela de Colón

Ya habrá oportunidad de ver que allende Veraguas podía decirse que existía no sólo la navegación de cortas distancias, sino aún la que pudiera llamarse de travesía.

En cuanto á nuestra historia, ella deja de ser la de Colón antes, de concluir su primer viaje, durante el cual se manifestó su primer émulo. El número de éstos aumentaba con los éxitos y al fin el albur se impuso en el desarrollo caprichoso del hecho; disputándosele todo al almirante genovés, todo, hasta la explotación normal de la nueva senda abierta al comercio del mundo entero.

No podemos menos de repetir estas amargas palabras de Goethe: «un curioso ejemplo de lo dada que es la posteridad á quitarle el ho-

nor á un antepasado, nos lo demuestra el afán con que se ha tratado de arrebatar á Cristobal Colón la gloria de haber descubierto el Nuevo Mundo. Es verdad que la imaginación había poblado hace mucho tiempo de islas y países el océano occidental y que en los primeros tenebrosos tiempos mejor se hubiera dejado hundir una isla que dejarla de poblar. Es asímismo verdad que se tenían más noticias de Asia, y que á los aventureros y audaces no les satisfacían ya los viajes á las costas, pues la feliz empresa de los portugueses había sobreexcitado al mundo entero; pero no puede negarse que faltaba un hombre que abarcase el conjunto para convertir en realidad tanto la fábula como lo informe, tanto la tradición como la fantasía».

Colón no solo beneficia su época con sus propios hechos, si más eficazmente con la emulación que ellos engendran, con la fé que su éxito asegura á cuantos son capaces de acometer grandes actos.

Y estas otras, de amargura profunda, en las que desborda el justísimo dolor que desgarra el alma enérgica de Colón, víctima de martirios sin fin: «En los diez años que llevo prestando los más fieles servicios, no he ganado lo suficiente para poder llamar mío en Castilla á un mal techado de ladrillos, y hasta hay veces que me falta dinero para poder pagar lo que consumo en las posadas, donde tengo que detenerme para comer y descansar.»

La historia deja al ilustre Colón envolverse en el manto de su dolor, como otro Cesar, para no ver cual de los hombres á quienes enseñara el camino de occidente era el que más se ensañaba contra su fama ó bienestar.



Carabela portuguesa del siglo XV

Mientras el almirante genovés permaneció encalavernado en el mar del norte, el mundo no había cesado de marchar. Vasco de Gama, al mando de cuatro naves, la mayor de las cuales apenas medía 120 toneladas, habiendo otra de 50, alcanza el cabo de Buena Esperanza (noviembre 19 de 1497), lo rebasa aventurándose resueltamente al E. y entra por fin en ese mar que escondía las islas de las especias, siguiendo justamente el rumbo opuesto al de Colón. Sigue al NE. barajando la costa oriental de Africa y en marzo 10 de 1498 reconoce Mozambique. Poco después (mayo 18) descubre las ricas islas de Calicut, delante de

las cuales se supuso Colón al descubrir la Española. El afortunado viaje de Vasco de Gama ofreció desde el primer momento provechos considerables, si bien dejaba todavía en el mundo geográfico incógnitas por despejar.

BALBOA

Desde 1495, á raiz puede decirse del descubrimiento de las Antillas, rasgó el gobierno de España el contrato celebrado con Colón concediendo á quienes lo solicitaran permiso para visitar las Indias, como más tarde, 1500, aprovechó la *fogosidad* de Bobadilla para quitarle el virreinato, que debía retener por sus días y trasmitir á sus herederos.

El primero en solicitar y obtener uno de esos permisos fué Hojeda, que tan buenos servicios había prestado á Colón en la Española. Se le concedió el permiso y á la vez la carta hecha por Colón de la costa de Paria con sus noticias sobre existencia de oro y perlas, como acto especial de protección del obispo Fonseca; agregándose á la expedición Juan de la Cosa, piloto que había sido de Colón, y Américo Vespucio. Esta expedición, (1499) recaló hacia Trinidad, pasó el estrecho Boca de Dragón, delante del Orinoco, hasta Margarita, lugares visitados y descritos por Colón y recorrieron la costa norte de Sud América hasta Maracaibo y cabo Vela. Este viaje había robustecido la sospecha de Colón, de que la costa de Paria era la de un continente.

De cabo Vela cruzó Hojeda á la isla Española, de donde volvió á España. Este viaje duró un año.

Pocos días después que Hojeda había salido sobre Paria con los planos de Colón, salió otra nave, en la que venían Pedro Alonso Niño y Cristobal Guerra.

El viaje de esta nave dió muy buen resultado económico y confirmó los datos geográficos de Hojeda.

Hubo este mismo año, 1499, otro viaje. Lo dirigía Vicente Yañez Pinzón, capitán que había sido de la *Niña* en el primer viaje de Colón. Esta expedición, compuesta de cuatro buques, recaló en un promontorio que Yáñez denominó Santa María de la Consolación y hoy es cabo San Agustín. Navegando de ahí 40 leguas al norte dieron en la boca del Amazonas, cuya existencia sospecharon por haber encon-

trado agua dulce mar adentro. Esta expedición avanzó al norte hasta reconocer Trinidad, Orinoco y costa de Paria.

La cuarta expedición de este año, 1499, salió de Palos poco después que la de Pinzón, compuesta de dos naves, á cargo de Diego Lepe. Recaló sobre el cabo San Agustín, de donde siguió al norte repitiendo la derrota de Pinzón, cuyos datos ratificó.

El año inmediato (1500) Pedro Alvarez Cabral encontraba la costa meridional del Brasil, intentando remontar el cabo Buena Esperanza, en viaje á las Indias Orientales. Corrientes insuperables y tormentas lo arrojaron con su escuadra de buques portugueses á la costa frontera al Africa. Cabral consideró el país una isla.

El mismo año (1500) Rodrigo de Bastida salió de Cadiz con dos buques, mandando él uno y el otro Juan de la Cosa, piloto que había sido de Colón. Recalaron en la costa de Venezuela, que siguieron al occidente, investigando especialmente la parte de litoral que sigue de cabo de Vela hasta Veraguas, descubriendo la boca del caudaloso Magdalena y el golfo de Darién; visitando el istmo de Panamá un año antes que Colón, víctima por ese tiempo de Bobadilla. La broma inutilizó los barcos de Bastidas, que obligado á abandonarlos, cayó en poder de Bobadilla con sus subordinados, y fué remitido á España como preso. El viaje de Bastidas puso en claro la continuidad del continente desde el Istmo al cabo Vela, completando así el reconocimiento de la costa norte de Sud América hasta el cabo San Agustín.

Hojeda (1502-5), Juan de la Cosa, Cristobal y Luis Guerra (1504) emprendieron viajes, que resultaban muy penosos y de escaso provecho económico.

En 1509 se organizaron dos expediciones de colonización, desastrosas las dos, pero más relacionadas con el asunto de estas líneas: dirigía la una Alfonso Hojeda, siendo uno de sus capitanes La Cosa y otro Diego Nicuesa. Las dos se dirigieron hacia Venezuela, adelantándose el primero, que hizo un desembarco en costas de Cartagena, en donde batallando con los indios, murieron La Cosa y 97 expedicionarios, escapando Hojeda acribillados casco y armadura de puntos de flecha. Las naves de Hojeda esperaban al llegar Nicuesa con su fastuosa flota. Enterado de la ausencia de Hojeda, salió á buscarlo y lo encontró agazapado entre los manglares. Las expediciones unidas castigaron á los indios é hicieron en su pueblo abundante botín, que se dividieron fraternalmente.

Desde Cartagena siguieron al norte las expediciones, cada una á su destino: la de Hojeda al Darién, la de Nicuesa á Veraguas.

Al abandonar la Española el previsor Hojeda había comprometido al bachiller Martín Fernández Enciso para que llevara auxilio de

hombres y víveres á su colonia, de la cual le nombró desde luego alcalde mayor. Había pasado un año, corría el 1510 y Enciso venía en dirección al Darién, cumpliendo su compromiso.

Al arribar á Cartajena, tuvo noticia de lo ocurrido ahí el año anterior y después de proveerse de agua y leña se preparaba á continuar su viaje al W. cuando se avistó una vela, que resultó pertenecer á un bergantín que navegaba con patente de Hojeda y estaba tripulado por 25 ó 30 hombres al mando de un oficial llamado Francisco Pizarro. Este explicó á Enciso que el puñado de hombres que lo seguía era cuanto quedaba de la expedición de Hojeda. Que se habían establecido en el Uraba, en una de cuyas playas construyeron la ciudad de San Sebastián. Convencido á poco Hojeda de que su gente, que los indios diezmaban á flechazos, era apenas suficiente para vivir agrupada y arma al brazo; que los bosques pantanosos que se extendían en todas direcciones,eran otro semillero de muerte coadyuvante de la faena mortífera de los indios; que los víveres escaseaban y Enciso no asomaba, aunque Hojeda, procediendo con demasía de autoridad había enviado á Española en su mejor buque la parte del botín recojido en Cartajena que debió repartirse, para resolver á Enciso á acudirle con recursos; convencido de que todos estos reveses tenían alborotada á la colonia, ante la cual le era cada día más dificil mantener su autoridad y á la que los indios se atrevían cada día más, desde que el mismo Hojeda había resultado gravemente herido en una de las obligadas salidas del fuerte; pugnaba por aplazar la rebelión que veía venir. Pacta un aplazamiento. Toma una nave que les había llevado á vender tasajo y sale en ella para Española, en busca de Enciso, tomándose un plazo de dos meses, durante los cuales obtiene que lo esperen. Hojeda había tardado mucho más del plazo convenido y no volvía. Los doscientos hombres que había dejado en San Sebastián, diezmados por las flechas envenenadas de los indios y las enfermedades, quedaron reducidos á setenta en muy poco tiempo.

En tal extremidad habían acordado regresar todos á Española.

Pero sólo les quedaban disponibles dos bergantines y en ellos no cabían los 70 hombres. Los tales bergantines debían ser lanchones muy pequeños.

Se resolvió esperar que la muerte redujera el número de pasajeros ó tripulantes. Al cabo se creyó llegado el momento de abandonar la tierra funesta y se dividieron los sobrevivientes en los dos lanchones, mandado el uno por Valenzuela y el otro por Pizarro.

Soplaba fresco el viento y el buque de Valenzuela, tal vez mal manejado, zozobró á la vista de Pizarro, que ni siquiera se detuvo á

ver morir á los náufragos, porque su bergantín no estaba tampoco seguro, ni podía embarcar un hombre más de los que tenía abordo.



Mucho tiempo pasó antes de que tuvieran noticias de Hojeda. El bravo y caballeroso aventurero naufragó en la costa sur de Cuba. Caminó con los setenta hombres que lo seguían entre marismas extensas y selva brava, víctimas de escaseces y enfermedades á las que sucumbió la mitad de los náufragos. Los otros salvaron por haber encontrado un pueblo de indios, quienes los favorecieron hasta restablecerlos, llevándolos luego en una canoa á Española, en donde no encontró á Enciso ni el menor recurso, siéndole preciso encerrarse en una casa de religiosos para sobrevivir á su miseria. Ahí murió.



Enciso había oído impasible la relación de Pizarro, y una vez terminada le habló de la necesidad de regresar á San Sebastián. Había venido como segunda figura y el curso de los sucesos le brindaba desde luego rol principal.

Presentó su nombramiento de alcalde mayor para hacerse obedecer, lo que consiguió, y se dirigió con sus buques á Morrosquillo en busca de los lavaderos de oro del río Zenú. Al llegar y pisar tierra, su primera diligencia fué tomar posesión de ella en nombre de Dios y del rey, basándose en la donación pontifical.

Y cuentan que los caciques que lo oían replicaron:

«En cuanto á no haber más que un Dios, soberano de cielo y tierra, debe ser así; pero creer que el papa ocupe en el mundo el lugar de Dios y tenga derecho de regalar nuestras tierras al rey de España ó á otro, es señal de que quien lo dice está ebrio ó loco ó el rey no estará en mejor estado si con ese sólo título quiere apoderarse de lo ajeno.»

Enciso quiso acallar la réplica con sus arcabuces, pero las flechas envenenadas de los indios eran capaces de volver la prudencia al más atolondrado.

Aplazando esta conquista Enciso hizo levar anclas y se dirigió á San Sebastián, capital de su colonia.

Llegaron con poca fortuna.

Al fondear, el mayor de los buques se fué sobre un arrecife y se destrozó, perdiéndose animales, víveres y demás aprovisionamientos destinados á la colonia.

Con grandes esfuerzos se salvó á los náufragos, pero al llegar á tierra se notó un espectáculo matador: San Sebastián y su fuerte eran solo un montón de cenizas.

Los indios lo habían quemado todo.

La consternación fué profunda.

Era preciso reedificar construcciones bajo la acción mortífera de las saetas y los dardos envenenados, de las enfermedades y las escaseces; era preciso sujetarse otra vez á todas las amarguras sufridas por los hombres de Hojeda, y esta vez desesperando que el jefe regresara.

Fué uniforme la resolución de volver á Española; tan uniforme que el mismo Enciso, aun considerándose definitivamente el jefe de la colonia, no oponía objeción al grito general de: *¡á la Española!* que salía de todos los pechos.

Apenas si se discutía el regreso.

Las voluntades carecían de guía, dominaba la resignación al desastre y el deseo único era huir.

En tales circunstancias se había levantado una voz robusta y reposada; la de un guerrero de aparatosa musculatura, en la plenitud de la vida y que al parecer no se sentía afectado por la angustia general, tal era la placentera naturalidad de su aspecto y la confianza manifiesta en su sonrisa socarrona.

«El lugar este, dijo, es en realidad insoportable y debemos apresurarnos á dejarlo pronto, pues si tardamos en hacerlo sucumbiremos todos. Pero esto no implica el abandono de nuestra empresa. Yo conozco un pueblo, allá, mas al W., cerca de la boca del río, que visitamos con Bastidas y La Cosa. Los indios no envenenan ahí sus flechas, hay provisiones y las aguas del río arrastran en sus arenas granos de oro».

Las últimas palabras fueron de efecto mágico. Era Blasco Nuñez de Balboa el que las pronunció.

Acababa de llegar con Enciso en cuyo buque se había embarcado dentro de una pipa, para burlar la vigilancia de sus acreedores. Hidalgo venido á menos, oriundo de Extremadura, dejó las playas de España con Bastidas y Juan de la Cosa en 1500 y echado en Española con los otros náufragos y como ellos despojado por Obando, quedó rezagado en la isla, dedicado á la agricultura, en su fundo Salvatierra. Toda su energía y actividad no habían bastado para satisfacer las deudas contraídas para habilitar su fundo y al presentársele la oportunidad de abandonar la Española lo hizo sin reparos.

La indicación de Balboa fué aceptada por aclamación, trasladándose la colonia al lugar que indicó, en donde había un pueblo que

Balboa no supo dominar su indignación, se interpuso entre los victimarios y la víctima hasta conducirlo de nuevo á su buque y castigó con cien azotes al hombre de confianza de Zamudio.

Los motinistas entre tanto hicieron volver á tierra á Nicuesa y lo embarcaron en un lanchón desmantelado y en avería, que sin duda roló al desgaire hasta hundirse, pues no se supo más de él. La autoridad de Balboa no alcanzó á impedir ni menos á castigar el cobarde atentado.

Repitiéndose los conflictos entre Zamudio y Balboa, se concluyó por elegir al último gobernador, cargo que éste aceptó, aunque con carácter de provisional.

Balboa principió por reunir en la Antigua á los hombres de Nicuesa, que hizo traer de Nombre de Dios. Inutilizando uno de los bergantines pudieron componer el otro, que calafatearon sin pez, y en él se trasladaron á Española Colmenares y Caicedo, que deberían explicar en España lo ocurrido en las colonias, como procuradores de ellas. En él se embarcaron también Enciso y Zamudio, este último con encargo de destruir las calumnias que aquel intentara.

Las relaciones entre indios y colonos se normalizaban, haciéndose corrientes entre ellos los cambios de baratijas por oro ó víveres, y las excursiones de los españoles iban cada vez más lejos. Una de ellas, encargada á Pizarro y seis hombres, fué batida y con tal motivo Balboa con 130, fué en busca del cacique Careta y lo batió, avanzando hasta las tierras del cacique cristiano Carlos Pauquiaco, con quien mantenía cordiales relaciones de amistad.

Con ocasión de haber regalado el hijo de Pauquiaco á los españoles algunos baratijas de oro, que éstos se disputaban, dijo aquel:

—«Pues en tanto estimais el oro, os convendrá saber esto: hay detrás de esas montañas que se elevan al sur, un mar extenso, surcado por un pueblo que posee barcos con velas y remos como los vuestros, cuyo rey come en vajilla de oro y cuyo país está cruzado de ríos que poseen arenas del mismo metal. Este metal es ahí tan abundante como entre ustedes el hierro.»

Lo relativo á un mar próximo hacia el sur impresionó á Balboa, quien pidió y obtuvo del joven indio todos los detalles que creyó necesarios. Los resultados de sus gestiones para normalizar su situación personal respecto de la metrópoli no eran tan satisfactorios como podía esperar, y era necesario un hecho muy notable, algo que fuese capaz de escudarlo.

Con un bergantín y nueve grandes canoas, en las que se embarcaron 190 guerreros españoles, 600 indios cargueros y buena cantidad de perros amaestrados en la caza de indios, se embarcó en Antigua,

rumbo al NW., al caserío de su amigo Careta, el 1.° de setiembre 1513.

El 6, dejando las embarcaciones al cuidado de parte de su gente en los dominios de Careta, su suegro, se puso en marcha con el resto de su gente á través de bosques tupidos de corpulentos árboles, enlazados entre sí por vigorosas lianas de casi un decímetro de grueso y duras como el acero, follaje espeso, abruptos barrancos y ríos correntosos; afrontando dificultades y peligros, que hubieran cohibido á hombres muy bien templados.

En Cuareca pretendieron los indios del cacique Ponca cerrarles el paso; pero con poco esfuerzo los puso Balboa en fuga, dándoles una lección cruel. De Cuareca hizo regresar á los enfermos, continuando el viaje con solo 67 guerreros, los indios auxiliares y los perros de combate.

El 25 llegaron á un cerro desde cuya cima se veía el mar, según el guía que los acompañaba. Llegados al pie del picacho más alto, Balboa hizo detenerse á los demás y subió sólo para ser el primero en saludar ese mar, que Colón buscaba, sin dudar de su existencia.



Balboa avista el Océano Pacífico

Eran las diez de la mañana. Al llegar á la cima poseído de inevitable emoción, profundamente conmovido, cayó de rodillas y algún tiempo permaneció en esta postura, anonadado ante la grandeza que ofrecía á su vista el océano y las consecuencias del trascendental hallazgo, que surgían en su mente perturbada.

Vuelto en seguida á sus acompañantes los llamó: la emoción era demasiado grande para que la soportara un hombre sólo!

Los demás europeos avanzaron hasta la cima y todos sintieron intensa emoción, y desde el abrupto mirador no acababan de admirar el grandioso espectáculo. En seguida alzaron un rústico altar con las piedras más aparentes que encontraron á mano y pusieron en ese

altar una cruz; el sacerdote Andrés de Vara la bendijo y entonó el *Te Deum Laudamos* y las fatigas y sufrimientos del penoso viaje cedieron el lugar á la satisfacción más amplia y más completa.

Cuatro días después, (setiembre 29 de 1513) Balboa, armado de punta en blanco, llevando en la mano izquierda un pendón en el que estaban pintados la madre de Dios y su niño, desenvainó con la otra su espada y entrando en el mar azotó con ella el lomo de las olas haciendo una arenga enfática para tomar posesión de tierra, mares é islas á nombre de los reyes de Castilla y Aragón, con una prosopopeya admitida en la verba tragi-cómica de entónces: «Vivan los muy altos y poderosos monarcas don Fernando y doña Juana, soberanos de Castilla, de León y de Aragón, en cuyo nombre y en el de la real corona de Castilla, yo tomo real, corporal y actual posesión de estos mares, tierras, costas y puertos, islas del sur y todo lo á ellas anexo; y de todos los reinos y provincias que le pertenecen ó pueden pertenecerles, por cualquiera derecho ó título, antiguo ó moderno de los tiempos presentes ó futuros, sin ninguna contradicción; y si cualquiera príncipe ó capitán, cristiano ó infiel ó de cualquiera ley, secta ó condición, sea la que fuese, alegare pretensión ó derecho á estas tierras y mares; estoy pronto á defenderlas y mantenerlas en nombre de los soberanos de Castilla presentes y futuros, los cuales tienen dominio sobre estos indios, islas y tierra firme del norte y del sur, sobre todos sus mares de entre ambos polos ártico y antártico y en ambos lados de la línea equinoccial dentro ó fuera de los trópicos de Cancer ó Capricornio y siempre, mientras el mundo dure y hasta que sea llamado á juicio todo el género humano................»



Balboa toma posesión del Pacífico, islas, etc.

Y el bravo capitán y los veintitres bravos que además de los indios le seguían, paseaban en rededor miradas chispeantes, aterradoras, inquiriendo con ellas en dónde aparecía la oposición para aniquilarla.

Pero no se opuso nadie.

Los indios miraban los gestos de los europeos con curiosidad y miedo; la tupida arboleda continuaba restregando sus ramas como antes de la arenga y las olas seguían retozando sin manifestar que les importara algo ni la actitud de reto de esos hombres, ni los nombres que pronunciaban, ni los derechos que establecían............

De otro lado se desarrollaba una escena de sencillez edificante. La tasca al fondo del golfo de San Miguel es muy tendida y las mareas varían en muchos piés el volumen de agua que la cubre. Concluida la ceremonia de Balboa y fuera de formación los guerreros, se habían agrupado bajo los árboles, en un pequeño espacio abierto, en el cual estaba varada una canoa. La marea crecía y la canoa resultó á flote.

Alonso Martín Benito brincó dentro de ella pidiendo constancia de que era él el primer europeo embarcado en el Mar del sur.

—Y yo el segundo, dijo Blas de Etienso, embarcándose á su vez en la canoa!..........

*
* *

Unas seis semanas permaneció Balboa en San Miguel y en este tiempo tuvo ocasión de visitar en grandes bunques el mar, las islas y la vecina costa del sur. A juzgar por el nombre de uno de los caciques que le hacían corte, Tumaco, no sería exagerado suponer que llegó hasta el puerto del mismo nombre. En todo caso tomó todo género de noticias de interés geográfico y *adquisitivo*.



Balboa se embarca en el golfo San Miguel

En noviembre 3, emprendieron el viaje de regreso, que fué muy penoso porque iban cargados de botín y los indios huían á su paso, lo que les privaba de alimentos. Llegaron sin embargo á Santa María el 19 de enero de 1514, sin haber perdido un solo hombre en la realización de tan fatigoso viaje.

Aunque el descubrimiento realizado hacía sagrada la persona de Balboa, él no había descuidado ni descuidaba diligencia que lo resguardase de prejuicios.

Había enviado á Zamudio con Enciso, para que aquel levantara los cargos que pudiera hacer este último; pero Zamudio desatendió su cometido. Mandó á Caicedo y Colmenares para recabar nuevas capitulaciones en España. A la vez envía otro comisionado con obsequios á Española y obtuvo de esa isla dos buques cargados de provisiones: el jefe de estos buques le trajo su nombramiento de capitán general de Tierra firme, firmado por Miguel Pasamonte, tesorero general de don Diego Colón.

Esos buques, llegados á principios de 1513, trajeron además á Balboa noticias poco tranquilizadoras, las que influyeron sin duda en su ánimo para acometer su última gran obra, en vez de continuar las excursiones del Darién, que le habían permitido hacer elocuentes envíos de tesoro.

Balboa había confiado también su defensa á Pedro Arbolancha, su amigo, quien le hizo saber que Enciso lo acusaba de haber sacrificado á Hojeda y Nicuesa, personas las dos muy relacionadas en España: prestigiado, el primero, por los méritos contraídos sirviendo á órdenes de Colón, y marcadamente favorecido el segundo, Nicuesa, en la corte, por sus afinidades en ella y la preferencia del obispo Fonseca. Enciso no comprendía en sus acusaciones á Zamudio, que por su parte no daba señales de acción. Hacía aquel así un juego doble: acumulaba todos los delitos en Balboa y exculpando á su apoderado lo convertía en aliado. Exageraba además la riqueza del Darién, hasta donde no alcanza siempre la fantasía más loca, consiguiendo levantar nuevo entusiasmo por esa Tierra firme en donde abundaban el oro y las perlas, como ya lo habían reconocido y divulgado Colón, Bastidas y otros.

Balboa, al regresar á la Antigua, hizo un informe muy sugestivo de su descubrimiento, cuya trascendencia conocía bien.

Aquel informe lo acompañó de una cantidad de oro por valor de 20,000 castellanos y doscientas perlas, escogidas entre las más valiosas que se recogió en el *Mar del sur.*

Ese informe sólo llegó á España en 1515 y mientras tanto en abril anterior había salido de ahí una veintena de buques con 1500 hombres, destinados al Darién, á órdenes de Pedro Arias Dávila (a Pedrarias), nombrado gobernador de Castilla del Oro, nombramiento que comprendía las colonias de Veraguas y el Darién, cuya administración directa tomaba la Corona, como ya había sucedido con Espa-

ñola. Entre estos expedicionarios venían algunos individuos que adquirieron después celebridad, como Diego Almagro.

Balboa se sometió desde luego al nuevo gobernador, haciendo lo posible para serle útil y captándose la buena voluntad de la señora Pedrarias y la del obispo Quevedo, á quienes impresionó favorablemente. Supo estimular también la inmoderada ambición de Pedrarias, con espontaneidades, en apariencia involuntarias, é insinuaciones incompletas.

Balboa tuvo pronto ganada su causa, máxime desde que supo regresar sin daño de una expedición dirigida agua arriba del Atrato, resuelta, al parecer, con el intento de que pereciese en ella. La relación de entrambos hubiera mejorado, mediante la sugestión del descubridor del Pacífico y su bravura y actividad, que eran el éxito de la Colonia; pero la noticia del descubrimiento, aunque demorando mucho, había llegado á España, (1515) despejando las últimas incógnitas geográficas de la época, y se había nombrado á Balboa Adelantado del Mar del sur y gobernador de las tierras descubiertas por él, con la facultad de descubrir en el océano, de que había tomado posesión; si bien se le dejaba subordinado á Pedrarias.

Plano de Castilla del Oro.

Todas las pequeñeces pasionales de éste se sublevaron al recibir tal nombramiento, que encumbraba á ese hombre en quien reconocía méritos de los cuales él carecía, y demoró cuanto pudo para entregarlo, haciéndolo sólo por los reclamos de Balboa, que el obispo Quevedo apoyaba.

***

Desde que principiaron los permisos para descubrir pudo notarse la necesidad de dotar de administración especial á las colonias, tanto en lo referente á descubrimientos como al aprovisionamiento y explotación de lo adquirido. En 1505 próximamente, se dió cierta forma á esa administración, especie de Tribunal de Colonias ó Centro marítimo, algo así como un Almirantazgo, al que se denominó Casa de contratación. La oficina principal estaba en Sevilla y sus operaciones

fueron desde luego vastas y complejas, comprendiendo hasta menudos detalles.

Al conocer la Casa el descubrimiento del Mar del sur hizo construir en Sanlúcar cuatro bergantines en piezas, operación que se encomendó á Cristobal Viscaíno. Se nombró también al piloto Andrés Niño, para dirigir la navegación en el Mar del sur. A la vez se mandaron operarios y material para que Balboa construyese algunas embarcaciones para proceder con ellas á reconocimientos en el



Casa de contratación en Sevilla

gran océano descubierto, materiales cuyo trasporte de Acla á San Miguel causó numerosas víctimas entre los indios que lo hicieron, llevándolos sobre sus espaldas.

Pizarro y Morales expedicionaron, por cuenta particular de Pedrarias, hasta las Perlas é hicieron lujo de crueldad en las depredaciones de que eran víctimas los indios, con lo que se crearon sangrientas resistencias.

Por consecuencia Balboa expedicionó en persona y es posible que llegara hasta Tumaco ó más al sur; pero en las vagas referencias á ese período del descubridor del Pacífico, parece que se ha buscado con empeño hacer el más completo silencio; un silencio cada vez más difícil de romper.

Creía estar á cubierto de peligros mediante el matrimonio que, con el auxilio del obispo Quevedo, había realizado con una de las hijas de Pedrarias; pero una conjuración de bajas pasiones, en las que figuraban muchos de los primitivos colonos de San Sebastián, seguía los pasos del valiente descubridor, buscando la oportunidad de envol-

verlo. Se produjo una acusación baladí, y casi sin fórmula de proceso fué apresado por Pizarro y ejecutado en Acla, (1517) separada del tronco su cabeza y puesta en una pica........................

....

«La historia de la conquista española demuestra que muchos de los conquistadores, en su ciego afán de obtener oro y poder, no respetaban á sus propios compañeros, sino que los arrollaban siempre que eran un obstáculo en su camino.»

La noticia oficial de la victimación de Balboa demoró casi dos años en propagarse en España, pero es evidente que llegó oportunamente á conocimiento del rey Fernando; pues no obstante las vinculaciones de Pedrarias en la corte, en 1518, es decir, al año siguiente, se nombró para reemplazarlo como gobernador de Castilla del Oro á Lope de Sosa, quién murió al llegar al lugar de su gobierno, antes de asumirlo. La muerte del rey, seguida de cerca por la del cardenal Cisneros y el advenimiento al poder de nuevos hombres, la mayor parte extranjeros, al iniciarse el reinado de Carlos V; fueron sin duda factores que coadyuvaron á dejar impune la torpe é inútil victimación. El éxito de Balboa hubiera engrandecido á España y á sus colonias; su cobarde victimación tuvo por corolario la serie de miserias que empequeñecieron los primeros roces de las civilizaciones del viejo y nuevo mundo.

MAGALLANES

A poco de recibirse en España (1515) la noticia del descubrimiento del Mar del sur por Balboa, salía Juan Días de Solís á «descubrir á las espaldas de Castilla del Oro». Debía ir desde más al sur de lo reconocido por Yañez Pinzón, corriendo la costa hacia el sur, é intentar el paso al Pacífico por el sur, como había sucedido en Africa; «y una vez en él navegar y explorar desde la costa occidental de Castilla del Oro 1700 leguas ó más dentro de la demarcación de Castilla, é luego que llegaredes á las espaldas de la Castilla del Oro donde estuviere Pedrarias,—dicen las instrucciones,—enviaréis un mensajero con cartas vuestras, haciéndome saber lo que habeis visto hasta allí y enviadme la figura de aquella costa, etc.»

Componían esta flotilla dos carabelas medianas y una nao que, con ser la mayor, no alcanzaba á 80 toneladas. Salió de Sanlúcar el 8 de octubre de 1515.

Recalaron sobre el cabo San Agustín y siguieron barajando la costa hasta reconocer la hermosa bahía de Río Janeiro. Después de

corta permanencia en esa bahía continuaron al sur reconociendo y fi jando varios lugares, hasta llegar al estuario del Plata, que Solís llamó *Mar dulce*, por no hallarse en agua salada. (1516).

Al intentar Solís desembarcar para comunicarse con uno de los caseríos que se veían por la costa, así como hombres que hacían señales, fué víctima de una celada en la que pereció con los siete hombres que lo acompañaban en un bote; cuya desgracia fué causa de que la flotilla diese la vuelta á España, malográndose la expedición.

En el viaje de regreso naufragó frente á la isla Santa Catalina la nave al mando de Caboto. Las otras dos llegaron á Sevilla en setiembre de 1516, cargadas de brasil, que habían embarcado en el cabo San Agustín.

Por mucho tiempo se estuvo gestionando una expedición propuesta por Hernando Magallanes. Era éste un piloto portugués al servicio marítimo de su patria. Había acompañado á Vasco de Gama en su viaje al Pacífico por Buena Esperanza y era contado entre los buenos marinos de su tiempo. De sus conocimientos geográficos había deducido que las Molucas quedaban en el hemisferio terráqueo que el Papa había adjudicado á España, y dedujo también que siguiendo la costa oriental del nuevo continente, debería entrarse al Pacífico haciendo camino al W., de un modo semejante á lo que había sucedido siguiendo la costa occidental de Africa para entrar á ese mar haciendo camino al Este. Dedujo además que esa resultaría la vía mas fácil y corta al país de las especias. El descubrimiento de Balboa afirmó las conjeturas de Magallanes, convirtiéndolas en convencimiento.

Magallanes había dejado el servicio de Portugal, cuyo gobierno le negó un aumento de haberes y de ese mismo gobierno surgieron entorpecimientos que aplazaban siempre esta expedición.

Por último se subsanaron los inconvenientes y la flotilla se hizo á la mar, saliendo de Sanlúcar el 20 de setiembre de 1519, compuesta de los siguientes buques: *San Antonio*, de 144 toneladas, capitán Juan de Cartagena; *Victoria*, de 102 toneladas, capitán Luis de Mendoza; *Concepción*, de 108 toneladas, capitán Gaspar Quesada; *Trinidad*, de 132 toneladas, capitán Hernando Magallanes, que era á la vez almirante de la escuadrilla; y *Santiago*, de 90 toneladas, capitán Juan Rodriguez de Serrano.

Acompañaban á Magallanes, Andrés de San Martín como cosmógrafo, el piloto Esteban Gómez, que más tarde revolucionó la nao *San Antonio;* Delcano, maestre de la *Concepción;* Duarte Barboza su cuñado; Alvaro Mezquita, su sobrino; y Pigafetta, agregado, y uno

y uno de los historiadores de este interesantísimo viaje, confirmación de todas las novedades geográficas de esos tiempos.

A fines de noviembre divisaron el cabo San Agustín y el 8 de diciembre reconocieron cabo Frío. El 13 visitaron Rio Janeiro, y refrescadas sus provisiones notaron el uso de canoas de una pieza, labradas con herramientas de piedra, que surcaban la bahía.

Continuando su navegación al S. W. reconocieron el río Solís, hoy Plata, por cuyo cauce penetró la nave *Santiago*, que fué agua arriba unas veinticinco leguas, empleando 15 días en la excursión. Se proveyeron ahí de agua y leña, continuando luego la prolongación de la costa; pero á medida que aumentaban en latitud y concluía el verano la navegación se hacía penosa, desarrollándose los rigores de invierno. En vista de esa crudeza, á fines de marzo, sobre los 49° latitud S., ganaron el golfo San Miguel y en él resolvió Magallanes invernar.

Ese ancho golfo sirvió de escenario á uno de los actos poco raros de indisciplina que mencionan las crónicas de aquellos tiempos.

Como se dice antes, la crudeza del tiempo y la grande latitud alcanzada habían aventado semilla sediciosa en esa maza heterogénea de 234 individuos, en que estaban representadas todas las nacionalidades de Europa. Los jefes se habían dividido además por cuestiones de administración y al día siguiente de haber fondeado se declararon en abierta rebelión tres de las cinco naves del convoy, *San Antonio*, *Victoria y Concepción*; quedando solamente en obediencia la *Trinidad*, al inmediato mando de Magallanes, y la carabela *Santiago*, la menor de la escuadrilla. Menos parsimonioso que Colón en circunstancias parecidas, Magallanes cortó por lo sano recuperando la *Concepción* á sangre y fuego, en lo que el capitán de esta nao, Luis de Mendoza, resultó la primera víctima, lo mismo que ocurrió con Gaspar Quesada, de la *Victoria*, quedando presos Juan Cartagena de la *San Antonio*, y el capellán P. Sánchez de la Reyna, á quienes dejó en San Julián al seguir su viaje al sur, mandando Duarte Barboza la *Concepción* y Alvaro Mezquita la *San Antonio*.

Restablecida con la severidad de Magallanes la disciplina, permanecieron en San Julián cinco meses, habiéndose construido en tierra un observatorio desde el cual el cosmógrafo de la expedición, Andrés de San Martín, estableció, entre otros datos geográficos, la latitud del lugar, que fué 49º 18′ S.

Declinando la crudeza del tiempo el almirante avanzó al *Santiago* para adelantar la exploración de senos de costa á fin de no hacerla con toda la flotilla. Serrano alcanzó con su carabela hasta la bahía de Santa Cruz, en donde una tempestad desarboló su barco,

echándolo contra la playa, en la que se hizo pedazos. La tripulación salvó á excepción de un negro que Rodriguez Serrano llevaba. Se avisó por tierra á San Julián, hasta donde trasportaron lo que alcanzó á salvarse, proveyéndose á los náufragos de lo necesario durante los dos meses que duró el trasporte. Se proveían de agua fundiendo el hielo.

En agosto 24 continuaron el viaje al sur los cuatro buques, bajo la impresión de que tendrían que ir hasta los 75° de latitud para encontrar el ansiado paso al Pacífico.

Las tempestades arreciaban su fuerza intimidando á los navegantes, pero sus temores no contaminaron á Magallanes, más esperanzado cada vez al notar la uniformidad con que, á medida que avanzaba al sur, robaba la costa al W. Al ganar la bahía Santa Cruz, fonderaron en ella para reparar los desperfectos causados por las tempestades y ahí, á la vez que satisfacían esa necesidad, se proveyeron de agua y de pesca, que la había en abundancia y también de leña. El 18 de octubre se hicieron nuevamente á la mar y á los tres días, esto es, el 21, rebazado un saliente de costa que avanzaba decididamente al S. E. (cabo Vírgenes) se abocaron á un brazo de mar, que se dilataba casi al W. franco.

Magallanes destacó dos naves á explorar: la primera regresó pronto con noticias indefinidas: la otra, que demoró algo más en volver, respondió mejor á la angustiosa espectativa del jefe explorador. Había encontrado un canal estrecho con varios placeres intermedios, canal que se continuaba y cuya corriente permitía establecer la existencia de una salida. El almirante reunió en consulta á los capitanes, haciéndose objeciones al avance, como la de que solo quedaban víveres para tres meses. Esteban Gómez espresó que era temerario aventurarse con tan pocos víveres en los vericuetos desconocidos de ese estrecho. Magallanes manifestó que cumpliría su oferta al rey é iría adelante, amenazando con pena de muerte al que hablara de regresar. En consecuencia avanzó la flotilla por el Estrecho. Frente á cabo Froward, al bifurcarse el canal, Magallanes envió al *San Antonio* á reconocer una de las desviaciones, mientras él esperaba reconociendo la otra.

La nao *San Antonio* no regresó. El piloto Gómez revolucionó al equipaje, apresaron al capitán, Alvaro Mezquita, después de herido, emprendiendo la vuelta á España por la costa de Africa, en la cual recalaron, En mayo 6 de 1521 llegó á Sevilla al mando de Jerónimo Guerra la nave desertora. En su descargo decían de Magallanes que era un farsante, un loco, que no tenía idea alguna de donde estuvieran situadas las islas de las especias, etc.

La fuga de la *San Antonio* después de perdida la carabela *Santiago*, la escasez de provisiones y el mal estado de las que había, la excesiva latitud alcanzada, la incertidumbre de la situación geográfica en donde se encontraban, el creciente desaliento y desmoralización del equipaje, impresionaron de momento á Magallanes que, agobiado por el peso de su inmensa responsabilidad, quedó un momento desconcertado. Estaban en el canal de Todos los Santos.

Ahí pidió por escrito su opinión á cada jefe respecto á continuar el viaje ó regresar á España, rogando á cada uno fundarla. La del cosmógrafo A. de San Martín, parece reasumir la más general y juiciosa.

«Y aunque yo dude, dice, que por este canal de Todos los Santos haya camino para poder ir al Maluco (Molucas), esto no hace ni deshace al caso para que no se haya de saber todo lo que se pudiere alcanzar, sirviéndonos los tiempos, en cuanto estamos en el corazón del verano. Y parece que vuestra merced debe ir adelante por él, ahora en cuanto tenemos la flor del verano en la mano, y con lo que halle ó se descubra, hasta mediados del mes de enero primero que vendrá de 1520 años, vuestra merced haga fundamento de volver en vuelta de España.»

San Martín aconsejaba destinarse mes y medio más á la excursión, pero volver en seguida, dejando para otra vez la continuación del viaje hasta Molucas, aún dado el caso de que se ganara el océano buscado.

Mientras se establecían estos acuerdos regresaron dos lanchas, que habían ido á explorar, con la buena nueva de que el canal concluía cerca. La flotilla se puso en movimiento y tres días después las costas extremas del W. de dicho canal se desviaban una de otra, robando al sur y al norte respectivamente; presentándose á los atrevidos navegantes el ámplio Océano Pacífico, el inmenso Mar del sur saludado por Vasco Núñez de Balboa en 1513; ese mar que en vano buscó el ilustre genovés Colón. Era el 27 de noviembre de 1519. La escuadrilla había cruzado el Estrecho en tres semanas, incluyendo en ese tiempo el perdido en esperar el regreso de la *San Antonio* y el empleado en el sondaje que hacían los botes en el día para orientar la navegación, que se efectuaba en las noches.

Al entrar al Pacífico, Magallanes, profundamente emocionado y con lágrimas en los ojos, ordenó una salva real, que ejecutaron todos los buques.

Lo primero que preocupó á Magallanes una vez en el grande océano fué disminuir latitud, navegando al N. W. en busca de clima más suave. Se supone que en diciembre 21 ha debido pasar sin ver-

taron, con cuyo motivo volvieron á Paragua en 1º de octubre. En el curso de octubre salieron de nuevo y encontraron otro junco, que apresaron después de una breve acción de armas, en la que murió un moro, quedando los demás prisioneros.

Entre los prisioneros escogieron al piloto, obligándole á dirigir la flotilla á las Molucas. Arribaron á la isla Sarangani y encontraron otro piloto moro, que resultó hermano del que tenían, y al fin, en noviembre 8 llegaron á las islas mayores del grupo que buscaban: Mare y Tídore.

A esta última había llegado antes Vasco de Gama navegando al Este después de doblar Buena Esperanza, como llegaba ahora la flota del malogrado Magallanes, navegando al W. desde el estrecho que perpetúa su nombre.

Almanzor, rey de Tídore, recibió muy bien á los expedicionarios, cambiando con ellos presentes y facilitando su relación con los príncipes vecinos. Ahí se aprovisionaron y cargaron de especias, recibiendo algunos papagallos para Carlos V., en prenda de amistad.

Al marearse las naves tocó otra vez la *Trinidad*, abriendo una vía de agua que impuso su descarga. Por esta ocurrencia y mientras se reparaba este buque, se acordó que la *Victoria*, al mando de Elcano, siguiera su viaje por el W. y Buena Esperanza á España y que la *Trinidad*, una vez reparada y cargada de nuevo, cruzara de nuevo el Pacífico hacia el E, para llevar su valiosa carga á Panamá, de donde se trasladaría por el Istmo á España.

El mal estado del casco de la *Trinidad* fué causa de que cayera en poder de naves portuguesas antes de rendir su viaje en Panamá.

La *Victoria* salió de Tídore el 21 de diciembre y navegó entre las diversas islas de esa zona guiada por un piloto moluco, hasta el 8 de enero, que arribaron á la isla de Tidor, en la que se provisionó de búfalos, cabras, cerdos, gallinas y frutas, en especial limones y naranjas. El 11 de febrero abandonaron Tidor, de donde enderezaron la derrota sobre Buena Esperanza, frente á cuyo cabo, llamado entonces de las Tormentas, estaban el 16 de mayo y bregaron con vientos duros durante seis días, trozándoseles un mastil y la verga de trinquete. Los víveres volvieron á escasear y la nave á hacer agua. No tenían puerto á que arribar sin el peligro de caer en poder de los portugueses, especialmente por la naturaleza del cargamento que revelaba su procedencia. Firmes en el propósito de dar término á su viaje en el puerto de salida, resistieron las privaciones y el aumento de trabajo que daban las bombas; pero á la altura del grupo de Cabo Verde, se decidieron á arribar á Santiago, una de sus islas, fallecido el 30% del equipaje y estropeado y hambriento el resto.

Hubo el acuerdo de reservar la travesía que se traía, pero el segundo bote que fué por provisiones no pudo tomarlas y sus tripulantes quedaron presos. Salió Elcano precipitadamente del puerto, dejando á los doce tripulantes de ese bote, entre los que estaba el carpintero, cuyos servicios eran muy precisos por ser las bombas de madera y frecuentes los reparos por hacer.

A toda costa perseguía Elcano la gloria de llegar á Sevilla con su nave, en la que apenas quedaban veinte hombres, enfermos el mayor número. Era el 8 de julio cuando prosiguió su viaje, en peores condiciones de las que le obligaron á fondear en Santiago. El 15 de agosto pasó entre Fayal y las Flores, el 23 afirmaron rumbo, el 4 de setiembre avistaron el cabo San Vicente y dos días después salvaba la *Victoria* la barra del Guadalquivir y pasaba delante de Sanlúcar de Barrameda.



La nao *Victoria* de la expedición Magallanes.

De las cinco naves que salieron sólo llegaba, empleando sus últimos esfuerzos, la *Victoria*, y sólo con 18 hombres de los 239 que manejaban la brillante flotilla á su salida.

Este primer viaje de circunnavegación, notable por las muy desventajosas condiciones en que se realizó, vino á indicar la magnitud del Mar del sur de Balboa, del Pacífico de Vasco de Gama y de Magallanes, constituyendo el más grande esfuerzo de que ha sido capaz el hombre. La gloria de haberlo realizado mantendrá los nombres de sus héroes en la memoria de sus semejantes, cuando centurias de generaciones se habrán hundido en la noche del tiempo. Colón, Vasco de Gama, Balboa, Magallanes (y Elcano que supo entregar en Sevilla la reliquia que hubo de abandonar su ex-jefe con la vida), dieron á la actividad humana vastos horizontes y á la ciencia geográfica valiosas demostraciones. No es posible tratar de historia de navegación en el occidente de América sin principiar por conocer

la historia del Grande Océano, que los ilustres hombres nombrados crearon moralmente, haciéndolo surgir á los ojos estupefactos del Viejo mundo.

Viajes por el Mar del sur

Después de la victimación de Balboa, un torcedor implacable, como grito incontenible de la conciencia turbada, parece que pretendiera alejar la atención de esos rumores de El Dorado que emerjen antes que Balboa y los suyos trasmonten la cordillera del Istmo. Al contrario: desde el establecimiento de Panamá, 1519, Pedrarias procura descubrir preferentemente hacia el norte, en Centro América, desatendiendo el sur.

Los esfuerzos de la Casa de Contratación habían concluído con el envío de Andrés Niño y los bergantines en piezas, empresa en la que sucumbió el piloto nombrado, por lo que fué abandonada. La Casa tenía bastantes atenciones con la movilización de buques en el Atlántico y la provisión de las colonias en explotación.



Naves que usaba la Casa de Contratación

Se afirma, aunque sin comprobación suficiente, que Pedrarias intentó personalmente continuar las excursiones de Balboa al sur, sirviéndose de las naves y elementos de su víctima. Siguiendo esa afirmación, Pedrarias se hizo á la mar, sobreviniendo luego uno de esos chubascos aparatosos que en determinada época son frecuentes en el golfo de Panamá. Las dos pequeñas naves que montaba resultaban muy débiles para resistir el mal tiempo, y, zarandeadas por la mar que las ahogaba, concluyeron por destrozarse y hundirse una de ellas, cuyos tripulantes salvaron en una almadía improvisada, y la otra alcanzó puerto muy laboriosamente, inutilizada casi por completo.

El mal resultado de este viaje, en el que la vida de Pedrarias corrió sério peligro, explica que pasaran algunos meses antes de que Juan de Bazurto, agricultor acomodado de Española, hiciera preparativos para un nuevo viaje, el cual se frustró por fallecimiento de Bazurto.

Este proyecto de viaje es menos conocido que el realizado en 1522 por Pascual de Andagoya, alcalde mayor de Panamá, de acuerdo, sin duda, con Pedrarias y algunos más, que tuvieron participación en la trajedia de Balboa. Arribó al sur del golfo San Miguel, lugar mandado por el cacique Chuchama, quién reclamó de Andagoya auxilio contra los habitantes de Birú, de los cuales sufrían constantes agresiones. El alcalde se puso del lado de los hombres de este cacique, y con ellos y un refuerzo pedido á Pedrarias, acometió á los biruanos; pero el lugar era enfermizo y la fiebre hizo muchas víctimas entre los expedicionarios, inclusive el mismo Andagoya, que resultó enfermo también, de fiebres según unos y según otros por consecuencia de la caída de un caballo sobre el cual lucía su destreza de ginete.

Zaragoza, en su GEOGRAFÍA UNIVERSAL, indica que el notable piloto Ladrillero avanzó hasta Buenaventura, puerto que descubrió por cuenta de Andagoya; pero es evidente que tal descubrimiento fué ineficaz, pues si produjo algo permanente ha sido generalizar el nombre de Birú, aplicándolo á todos los lugares al sur del golfo San Miguel. De la corrupción de ese nombre resultó Perú, aplicado después sólo al imperio Tahuantinsuyo. *Las travesías* á Birú intimidaron algún tiempo por el mal resultado de las realizadas.

Sea que nuevos informes recogidos por Andagoya galvanizaran el atractivo de las mencionadas travesías ó que sus excursiones y las de Ladrillero tuvieran igual origen que las que les siguieron; es lo cierto que en estas últimas consta la intervención de varios de los personajes del sangriento drama de Acla.

Se presentaron solicitando permiso para descubrir Luque, Pizarro y Almagro. El primero, náufrago en las costas de la Castilla del oro, había sido maestrescuela en Darién, de donde se trasladó á Panamá, como párroco. Almagro y Pizarro habían venido juntos á Española, cuando vino Ovando en reemplazo de Bobadilla. Luque era testaferro de Espinoza, Almagro el hombre de confianza de Pedrarias, Pizarro encarnaba la resistencia tradicional contra el éxito del hombre que desde el fondo de una pipa se había alzado hasta la cima desde la cual indicó al Viejo Mundo la buscada continuación del Grande Océano.

Almagro, después de su primer viaje, había vuelto á España, en tanto que Pizarro se quedó en Española, de donde salió para el Da-

rién en la expedición de Hojeda. Almagro vino á su vez á Castilla del Oro en la fastuosa expedición de Pedrarias, cuya participación en la empresa debía mantenerse anónima. Luque, el banquero de los empresarios, representaba, como queda dicho, al licenciado Gaspar Espinosa, instructor del juicio irrisorio aparejado para justificar la victimación de Balboa, apresado por Pizarro.

La empresa adquirió dos barquichuelos pequeños y en uno de ellos se embarcó Pizarro con 80 hombres y cuatro caballos, mareando hacia las Perlas, teatro otra vez de sus inútiles crueldades. Almagro debía completar entretanto el aprovisionamiento y equipaje del otro, para llevar provisión fresca á los primeros, reponiendo lo consumido, hasta reunirse; si bien tratándose de lugares desconocidos no pudieron determinar aquel en donde se juntarían. Conocida es la penosa odisea de esos hombres aventurados en el litoral arbolado pero inhospitalario que vá del golfo de Panamá al cabo Marzo. Bosques impenetrables de vegetación exuberante, pero inútil, ciénagas mortíferas, completa falta de sendas... Se unía á esas dificultades la creada por la reputación, ya bastante extendida entre los indios, de la *benignidad* que de los recién llegados podrían prometerse. Es muy probable que esta expedición hubiera tenido un resultado miserable é ignorado, sin la experta intervención de Bartolomé Ruiz.

El viaje, empezado á fines de 1524, puede dividirse en etapas. En la primera, Pizarro, después de sesenta días de viaje y de haber fallecido 34 aventureros, largó el ancla al abrigo de la punta de Piñas y ahí permaneció mientras regresaba Montenegro, á quién envió en el barquito á traer víveres de las Perlas. Demoró este comisionado 74 días en el viaje y, en el transcurso de este tiempo, el hambre y las fiebres redujeron la hueste mucho más, á lo que había contribuído un ataque de los indígenas en el momento en que los excursionistas se distribuían el botín adquirido en un pueblo que atacaron. De ahí volvieron á Panamá, en tanto que Almagro, salido después, los buscaba en vano más al sur, y vá hasta el río San Juan, á los 4º de lat. N., saqueande en lo recorrido hasta formar tesoro ingente, con el que á su vez volvió á Panamá. (1526).

El tesoro á tanta costa arrancado convenció á los más incrédulos de la riqueza posible de adquirir hacia el sur, facilitando la organización de otros viajes por los mismos empresarios. Los preparativos se hicieron con rapidez y antes de terminar el año mencionado salía otra expedición dirigida por el inteligente y leal piloto Bartolomé Ruiz.

Constaba la flotilla también de dos barcos y 160 hombres y se dirigió desde luego sobre el río San Juan, hasta donde había alcanzado Almagro en el primer viaje.

Desembarcaron en varios lugares de la costa, menos inaccesible á medida que ganaban al sur, adquirieron datos más explícitos y se penetraron de que la empresa de conquistar no podía llevarse á feliz término con tan poca gente. Pizarro con los suyos se instaló á orillas del San Juan y despachó en uno de los barquitos á Almagro para buscar más elementos en Panamá, en tanto que Ruiz seguía hacia el sur con el otro barquito.

Casi sobre la línea equinoccial se encontraron con una balsa tripulada por indígenas y cargada de artículos de comercio, cuyos dueños y sus mujeres iban como pasajeros, vestidos unos y otros con finos tejidos de lana. Los indios venían de Tumbes, hicieron cambios con los españoles y les dieron minuciosos datos de su país. Casi á la vez llegaron al San Juan, Ruiz con emocionantes noticias y Almagro con 80 hombres más y abundantes víveres.



Balsas para navegaciones largas

A proa—B popa—D mastil—E. Bolinero—F. guares ó timones—G. remo que sirve de guare ó timón—H. Cocina—I botijas para agua—K. popeses ú obenques.

Así reforzados emprendieron al sur hasta alcanzar la bahía de San Mateo, en la que divisaron el hermoso pueblo de Atacames, rodeado de grandes campos de cultivo. Intentaron desembarcar, pero había ahí un ejército poderoso, ante el cual optaron por manifestarse amigos. Convencido Pizarro de su escasa potencia militar volvió al norte y fué á recalar en la isla del Gallo, bahía de Tumaco, no lejos de Barbacoas; y envió otra vez los buques á Panamá.

Pedrarias no era ya gobernador del Darién, y su sucesor, Pedro Ríos, atendiendo el pedido de las gentes contratadas por Pizarro, que querían regresar á Panamá, prohibió á Almagro reclutar y envió dos barcos á traer esas gentes.

Pizarro se negó á embarcarse y permaneció en la isla con trece expedicionarios, número que algunos historiadores, con Jerez, secretario de Pizarro, elevan á 16 y los nombran: Francisco Rodríguez de Villafuerte, Bartolomé Ruiz, Pedro de Candia, Cristobal de Peralta, Alonso Briseño, Nicolás de Ribera, Juan de la Torre, Francisco de Cuellar, Alonso de Molina, Domingo de Soria y Luco, Pedro Alcón, García de Jerez, Antonio de Carrión, Martín de Paz, Diego de Trujillo y Alonso Ribera. Temiendo que al quedar tan pocos podían amagarlos los indios del inmediato continente y escasos de víveres además, optaron por trasladarse á la isla Gorgona, más apartada de tierra y mejor provista de agua y pesca: sirviéndoles al caso una balsa. Siete meses esperaron en la Gorgona los auxilios necesarios y al cabo de ellos se presentó Ruiz en un pequeño barco con víveres y la orden perentoria de regresar á Panamá dentro de seis meses improrrogables.

Pizarro aprovechó el plazo para prolongar la costa hasta el golfo de Guayaquil, recalando en Tumbes, en donde completó sus informaciones sobre el país, realizó algunos cambios y pudo admirar lo mismo que los suyos la belleza, buena situación y magnificencia de la ciudad y sus fastuosos edificios, en los cuales, los que desembarcaron, Pedro de Candia y Alonso de Molina, pudieron ver la abundancia de oro y plata que adornaban el templo y la casa de gobierno, inclusive los jardines de esta última.

La ciudad, que miraba al mar, era muy aseada, sus calles rectas, limpias, provistas de canales y árboles muy cuidados y frondosos. El fuerte estaba repleto de provisiones y abundante agua, que se llevaba por canales subterráneos. El puerto era centro industrial y mercantil, de gran movimiento y riqueza. Los españoles, obligados á adoptar las formas más atentas, fueron obsequiados espléndidamente.

De Tumbes siguieron al sur, visitando Payta y otros lugares del litoral hasta Santa, en los 9º lat. S. Encantados con la fertilidad de los valles avistados, incluso este último, volvieron desde ahí la proa á Panamá, puerto al cual llegaron dentro del plazo fijado por Ríos, quien prohibió, no obstante el éxito alcanzado, que se preparara nueva expedición y menos que se reclutara gente con tal objeto.

Nadie ignora que Pizarro, de acuerdo con sus socios, se trasladó á España, y que después de dificultades previstas, consiguió del gobierno autorización para descubrir y colonizar, mediante pacto en el cual los socios de Pizarro no encontraron bien atendidas sus esperanzas. Después de grandes esfuerzos y bochornos consiguió organizar ciertos elementos con los que zarpó de Sanlúcar para el Istmo en enero 19 de

1530. Casi no se le esperaba en Panamá, por más que Bartolomé Ruiz y Nicolás de Ribera se hubieran ocupado con algunos otros de construir naves en Nicaragua (León). Pedrarias, que en Panamá había vendido su acción en la empresa Pizarro-Almagro-Luque, suponiéndola desastre, entusiasmado con los informes que llegaban del sur quiso acometerla sólo en su provecho, y ordenó apresar á Ruiz y Ribera, obligándolos á huir y adueñándose de los buques en astillero, de los que no llegó á sacarlos por su próxima trágica muerte. La diligencia de los amigos de Pizarro había producido un doble efecto: galvanizar una ambición, la de Pedrarias, y despertar otra nueva: la de Alvarado, bien al corriente de las *cosas del Perú*, adonde había enviado al mando de Holguín, sigilosamente, una excursión en dos naves, que fueron hasta el sur de Payta.

Fué período difícil para Pizarro el que media entre su vuelta de España al istmo y la prosecución del viaje al soñado Perú, lo cual era del dominio público. Los socios, que se estimaban burlados en las estipulaciones de Pizarro con el gobierno de España, en vez de mantenerle su concurso, hacían el vacío alrededor del expedicionario, que, sólo, carecía de medios para ir adelante. De ahí la agitación de cuantos se creían en posibilidad de tomar alguna parte en esas apropiaciones inmotivadas, cuya sanción era el aplauso.

Al cabo encontró Pizarro dos buques, los mismos de que quiso apropiarse Pedrarias primero y Pedro Alvarado después. Los trajeron á Panamá con esclavos Hernando Soto y Hernán Ponce de León, quienes los fletaron á Pizarro mediante determinados beneficios.

El flamante gobernador del Birú se embarcó en enero 10 de 1531 en esas dos naves, con ciento ochenta infantes y treinta y siete ginetes, con sus respectivas cabalgaduras.

La flotilla se dirijió á Manta, puerto en el que fondeó á los trece días de viaje. Desde ahí empezó la hueste á *caminar la costa*, sirviéndose de balsas para cruzar los ríos que le cerraban el paso, asaltando pueblos y sembrando en todas partes la ruina y la muerte.

Así siguieron hasta Puerto Viejo, Puná y Tumbes, esa odisea sangrienta de civilizadores de machete, cuyas escenas dejan de interesar á la Historia de nuestra marina á medida que se internan tierra adentro.

Esta expedición recibió diversos auxilios debidos á la acción extraña de muchos que se habían preparado por cuenta propia. En Coaque los alcanzó una nave que vino á venderles víveres, como en efecto lo hizo. En Puerto Viejo se les reunió otra, procedente de León. Venía en ella Belalcazar, con una hueste suya, para agregarse á Pizarro

tas occidentales de la del Sur, se tentaba de nuevo el paso del Estrecho, pero no para examinar el tramo desconocido todavía, sino para ir á las apetecidas Molucas, las islas de las especias. Siguiendo las ideas sugeridas por Magallanes y verificadas por los cosmógrafos más tarde, España disputaba á Portugal la propiedad de esas islas y para efectivar sus derechos envió al Pacífico la segunda expedición, despachada en 1524, á cargo de don García Jofré de Loayza y compuesta de siete naves que fueron: *Victoria*, *Anunciada*, *Sancti Spíritus*, *Santa María del Parral*, *San Lesmes*, *Pataca* y el patache *Santiago*.

La flotilla encontró vientos contrarios y bregó algunas semanas sin conseguir abocar el Estrecho. El *San Lesmes* empujado por el mal tiempo al S. E. de la Tierra del Fuego, aseguró haber visto «el acabamiento de la tierra». (Isla de los Estados ó cabo de Hornos).



Buque escandinavo del siglo XII

No se dió la debida importancia á esta noticia, que hubiera adelantado en muchos años el tráfico del Cabo, en el que hubiera perpetuado su nombre el capitán Hoces, del *San Lesmes*, evitándose el desastroso fin de la flotilla. Al penetrar en el Estrecho, mayo 25, se embarracaron dos naves, destrozándose y á las otras no les cupo mejor suerte.

Una vez en el Pacífico el capitán Guevara, del patache *Santiago*, prefirió navegar al norte, hacia Nueva España, antes que aventurarse á cruzar el Pacífico. Este fué el primer buque que pronlongó de Sur á norte la costa occidentla de Sud América. Guevara pudo avistarse con Pizarro al norte de Tumbes.

Además del *Santiago* había alcanzado á entrar en el Pacífico el *Sancti Spiritus*, que se engolfa en ese grande océano, con rumbo á Molucas. En julio murió Loayza, continuando el viaje Delcano, que muere poco después y al cabo regresa este único buque á España en cuadro, como pocos años antes la *Victoria*.

Poco antes que ésta se había aventurado en el Estrecho otra flotilla española compuesta de tres naves: la de Pedro Seijas de Alberna, que iba en demanda de las propias Molucas. Cincuenta años pasaron sin que se supiese palabra de esta expedición, hasta que Caven-

dish descubrió en una botella, colgada de un árbol, la relación de su dramático desenlace.

Aquella desaparición y el desastre de Loayza causaron honda impresión y resolvieron á Carlos V,—al realizarse el doble enlace de él con la hermana del rey de Portugal y de éste con la hermana del emperador,—de tranzar las diferencias derivadas del cambio de meridiano pactado antes, dando Portugal á España una suma de dinero para sanear su derecho á las Molucas.

En setiembre de 1534 salió, no obstante, otra expedición de Sanlúcar al sur de América: la de Simón de Alcazaba. Carlos V le había concedido uno de los cuatro distritos en que dividió la costa occidental de Sud América: el comprendido entre Nueva Toledo y el Estrecho. Era Alcazaba un experto marino portugués, con largos años de servicio en España, en mérito de los cuales se le concedía descubrir en dicho distrito. Traía en dos naves 200 hombres y vino directamente al Estrecho, que abocó fácilmente; pero una vez adentro los vientos contrarios fustigaron las naves hasta intimidar á sus tripulantes, que, presas del pánico, rogaron á su jefe volver al Atlántico.

Alcazaba proyectó invernar en menos latitud y al efecto escojió el puerto de Lobos, en la costa oriental de Patagonia. Conociendo que la estadía ahí debía ser larga, quiso aprovechar el tiempo explorando el país por tierra hacia el W., esperando alcanzar las playas del Mar del sur y territorio de su concesión; pero no resistió el viaje y se volvió á sus naves, encomendando continuarlo al capitán Rodrigo de Isla, uno de sus subordinados. Isla fué hasta la cordillera, que sus hombres se resistieron á cruzar por hallarse cansados y faltos de vituallas, pidiendo regresar á la costa y como Isla y algunos oficiales fieles se negaron, los apresaron, dejándolos atados en medio de la estepa. Volvieron á las naves y asesinaron á Alcazaba, proyectando dedicarse á la piratería; pero cuando hacían sus preparativos en ese sentido los sorprendió Isla con sus compañeros, que habían conseguido desatar sus ligaduras. Los parciales de Isla y las gentes de orden produjeron la reacción y los revoltosos criminales fueron juzgados sumariamente y ejecutados ó echados á tierra en esa playa desierta. Los buques prolongaron luego la costa oriental de Sud América hacia el norte, en demanda de la Española, isla á la cual sólo llegó uno de ellos, el que mandaba el capitán Mori. El mejor de los dos, que montaba Isla, zozobró en el viaje, y no hay constancia de que de ese buque salvara alguien. En él se perdieron hasta los diaros de navegación.

No obstante la resonancia de tamaños desastres, todavía en agosto de 1532 el obispo de Placencia, don Gutiérrez de Vargas, organi-

zó otra expedición, no ya de descubrimiento sino comercial. Estaba compuesta de tres naves, á cargo de Alonso Camargo y destinada al Perú. Sólo una de las tres naves pasa el Estrecho y recala en Chule el *puerto de Arequipa*, en 1540. Fué el primer buque llegado en viaje directo de España al Perú. Este buque importó las primeras ratas. A poco de estar en Chule fué solicitado tanto el buque como su equipaje para ponerse al servico de Almagro el joven, lo cual parece que sólo se cumplió en cuanto al equipaje, quedando el buque y su carga al cuidado del conquistador Lucas Martinez Vegazo, que desde 1540 disfrutaba una encomienda que le había dado Francisco Pizarro y estaba entre Arica é Ilo. Es sin duda el buque de Camargo el que Martinez tenía en Chule,—puerto de Arequipa—con armas y otros efectos y el cual fué á Chile á avisar á Pedro Valdivia, que su comisionado y teniente, Alonso Monroy, le había enviado otro buque con gente y auxilios, en setiembre de 1543. Este fué el primer buque de travesía que surgió en Valparaíso y uno de los pocos que visitaban el litoral de Arequipa, aunque se había explorado hasta Arica desde 1538.

El buque cuya salida se anunciaba á Valdivia era de los construídos en Centro América y lo mandaba el genovés Juan Bautista Pastene, piloto mayor de la audiencia de Panamá, de donde había venido á Quilca con mercaderías de Juan Calderón de la Barca y en él había enviado Vaca de Castro á Miranda, con una fuerza considerable y pertrechos con los que llegó en setiembre de 1544.

Valdivia utilizó á Pastene en reconocer la costa al sur de Valparaíso y este marino llegó hasta el grupo de Chiloé, situando diversos lugares notables.

El progreso de la navegación por la costa occidental de Sud América desarrolla más decididamente por el norte, siendo su verdadero centro Panamá, adonde convergía todo el tráfico comercial, monopolizado por España en el mar del Norte ó de las Antillas y mantenido con relativa independencia en el Pacífico por el interés privado, cuyos derechos tenían por límite la fuerza pública y las ordenanzas, que prescribían la clase y cantidad comerciable de cada producto y los puertos entre los cuales era permitido comerciar.

Con la revolución contra el primer virrey Blasco Núñez Vela se ven en juego más de media docena de naves y luego, alzado en armas Gonzalo Pizarro, el comisionado de este último, Hernando Bachicao, improvisa una flota numerosa tomando sus unidades en donde las encontraba, sin cuidarse de respetar ningún derecho, ni cautelar siquiera la mercadería guardada en sus bodegas y reunió en esa forma hasta veintiocho naves, sin perjuicio de dos ó tres fieles al rey y otras

que lograron escapar de la mano rapaz de ese primer pirata de estas costas.

Buena parte de esas naves formaron la escuadra de Gasca, cuya base fué la que Hinojosa le entregó y que Gonzalo Pizarro había quitado á Bachicao, cuando perdió la confianza en su fidelidad, para comisionar con ella á Hinojosa, encargado de cerrar el paso á Gasca en Panamá.

En el curso de operaciones de esta escuadra, se destaca del Callao la fragata de Illanes á Intermedios, sin que fuera novedad que ocurriera eso en 1546; pues, como queda anotado, desde 1538 se habían hecho reconocimientos hasta Arica, puerto de embarque de metales desde 1578, en que el *San Cristobal* fué á tomar el primer cargamento; como que estaba reconocida toda la costa hasta Tarapacá, desde 1558.

También se habían hecho reconocimientos hasta el Estrecho, ordenados por García de Mendoza, desde Chile. En noviembre 17 de 1557 salieron de Valparaíso dos buques á órdenes de Juan Ladrillero. El más pequeño, *San Sebastián*, su capitán Cortés Hojeda, después de correr muchos temporales, llegó hasta cerca del Estrecho sin lograr encontrarlo y desistiendo de su empeño, regresó al norte y veinte días después varó en una isla desierta, el 15 de febrero de 1558, á los 49 ° 40' lat. S.

El otro buque. *San Luis*, capitán Ladrillero, pasó por el canal de Fallos, reconociendo las numerosas islas de la costa occidental de Patagonia, cuyas descripciones admiran hasta hoy por lo precisas y minuciosas.

El *San Luis* cruzó el Estrecho en marzo de 1558 y continuó su viaje á través del Atlántico hasta ganar felizmente las playas de España. Otras expediciones posteriores fueron desastrosas, como la del pequeño *San Sebastián;* lo cual fué causa de que se abandonara la vía del Estrecho, no obstante la obstinación que se había empleado en buscarlo y el entusiasmo que causó su hallazgo.

Sólidamente establecido el dominio español en la Mar del sur, su navegación se sustrajo á la administración de la Casa de contrataciones, limitándose los virreyes á ordenar cuanto creían necesario al servicio fiscal, sin tomar en consideración otra cosa que ese despótico interés.

*
* *

Primeras grandes travesías del Pacífico

Que la navegación desarrolló pronto lo prueba el hecho de que ya en 1567 había recursos para enviar buques á vagar en mares poco explorados, como ocurre en el caso de Alvaro Mendaña.

Durante la administración provisional del presidente de la Audiencia, licenciado don García Lope de Castro, obtuvo su sobrino Mendaña dos buques para ir con ellos á explorar el océano hacia occidente, y esa expedición, que se hizo á la mar en noviembre del año dicho, llevaba como piloto mayor á Hernán Gallego y como capitanes á Pedro Sarmiento y Pedro Rodríguez. Esa gira al azar duró cosa de trece meses en cuyo trascurso se descubrieron varias islas, Jesús primero y luego el grupo de Salomón, de las que reconocieron Samba, que Mendaña apellidó Santa Isabel, Malaitá ó San Cristobal, Guanera, Buena Vista, Florida, San Dimas, San Germán, Guadalupe, Sesarga, Guadalcanar &. Como las provisiones se agotaban y la hostilidad de los aborígenes empezaba á corresponder á las depredaciones de los españoles, se resolvió el regreso al Perú. Los dos barcos se separaron casi al comenzar el viaje de regreso y sufrieron fuertes temporales y falta de agua y víveres alcanzando á recalar en Salagua, México, con las velas destrozadas, averiados los vasos y en deplorable estado de miseria.



Gran nave del siglo XV en astillero

Mendaña obtuvo de la corte nombramiento de Adelantado y gobernador del grupo Salomón y la orden de que se protegiera su expedición colonizadora, de la que se trata más adelante.

Virtualmente se había relegado al olvido el paso por el Estrecho, imaginado entonces la única senda posible del sur. El viaje de Mendaña de América á Oceanía y su descubrimiento de islas habitadas susceptibles de tanta riqueza como las de las especias, avivó en Europa el deseo de tomar su parte en los acaparamientos fáciles que

se reservaban para sí solos España y Portugal, sin otro fundamento que una bula pontificia.

La primera manifestación ostensible de tácita protesta la presenta Drake entrando en el Pacífico sin permiso del rey Felipe y con el beneplácito de Isabel. Ocurrió esa entrada el 6 de setiembre de 1578. Había salido de Plymouth el año anterior con las naves *Pelícano*, *Cierva*, *Cisne*, *Caléndula* é *Isabel;* buques armados y tripulados en el ya dicho puerto de origen, con buena artillería y 164 hombres. Eran menores de 200 toneladas.

Salieron en noviembre de 1577, sobre Mogador, en donde Drake construye una pinaza y prolonga la costa occidental de Africa, haciendo algunas presas, entre otras, un navío portugués, cuyo piloto sirve á la derrota de la flotilla. Cede luego á los prisioneros la pinaza y hace camino al oeste hasta San Julián, puerto en el que, como Magallanes, hace sus últimos preparativos para aventurarse en el Estrecho y ahorca á un capitán.

Recala sobre cabo Vírgenes, en el Estrecho, el 21 de agosto de 1578 y lo recorre en 16 días, dándose tiempo todavía para hacer sondajes, reconocimientos y situaciones y hasta para que el capitán Whinter descubriera la *canela blanca*, tan eficaz contra el escorbuto. Se dió tiempo también para bautizar algunos lugares, entre otros la isla Isabel: nombre de su soberana, que se conserva hasta hoy.

Al ganar el Pacífico su flotilla se dispersó, fustigada por huracanes indominables, que llevaron su propia nave, la *Pelícano*, hasta los 59° latitud S., la más extrema alcanzada hasta entonces y fondeó en una isla del grupo DIEGO RAMIREZ. Rehaciendo camino al norte avistó el extremo S. de la América meridional ó sea el cabo Horn, no bien estimado por los marinos del *Lesmes*; quienes perdieron la oportunidad de desvanecer el error que suponía al Estrecho dividiendo la parte ya conocida de América de otro continente que se prolongaba mucho más al sur. Drake precisó bien ese *acabamiento de la tierra*, avistado desde el *Lesmes*, echado también al sur por la tempestad.

El resto de la flotilla tuvo fin desastroso. Dos naves embarrancaron en el Estrecho y al salir de éste al océano Pacífico fuertes tempestades dispersaron el convoy, una de las naves fué destrozada por las olas y la otra repelida de nuevo al Estrecho: esperó algunos días á las disgregadas, hasta que al sospechar que esperaba en vano, Carder su capitán, resolvió volver á Europa. Con ese intento enderrotaron al Atlántico y después de prolongar algún tiempo la costa oriental de Patagonia embarrancaron cerca de Bahía, salvando el equipaje, con auxilio de los marinos portugueses.

Después de muchas penalidades sufridas al recorrer la costa occidental de Patagonia, la nave capitana vino desde las de DIEGO RAMIREZ á arribar á la isla Mocha el 29 de noviembre. Drake, que en su juventud había permanecido algún tiempo en España, al servicio de la duquesa de Féria, poseía perfectamente el castellano, lo que le permitió hacerse pasar como español, en cuya condición le proporcionaron los aborígenes agua, leña, víveres y un piloto que llevase el buque hasta Valparaíso.

Al llegar á ese puerto el 5 de diciembre, había fondeado en él un navío mercante, propiedad de Hernando Lamero, piloto que había sido en una de las naves que hicieron la primera expedición de Mendaña, en la que descubrieron el grupo de Salomón. Ese navío tenía á su bordo una fuerte cantidad de oro en polvo embarcado en la isla de Santa María y embarcaba ahí vino con destino al Callao. Drake se apoderó del buque, desembarcó luego y se apropió de cuanto había en las bodegas, que los comerciantes abandonaron para huir. Los hombres de Drake limpiaron hasta la Iglesia antes de volver abordo con cuantioso botín.

Fué luego á Coquimbo, pero los vecinos de la Serena, avisados por tierra, rechazaron el intento de desembarcar ahí, continuando en consecuencia su viaje hasta Caldera, puerto en el que permaneció algunas semanas el *Pelícano* carenándose.



Combate del *Cacafogo* y el *Pelícano*.

El gobernador había armado mientras tanto en Valparaíso una nave, con gente de combate escogida; pero esa nave llegó á Caldera cuando ya Drake había abandonado el puerto.

De Caldera se dirije éste á Arica en donde apresó varias naves cargadas de metales preciosos, escapándosele una, cuya caza continúa hasta que se le pierde en las tinieblas, siguiendo luego al Callao con toda diligencia, para anticiparse á la noticia que pudiera llevar la nave escapada.

En la noche del 13 de febrero de 1579 Drake se deslizó dentro de la bahía del Callao, sin que nadie se lo impidiera, justificando esta falta de vigilancia la afirmación del virrey Toledo: «no he encontrado en el Perú quien se ocupe de otra cosa que de sus propios intereses.»

Drake registra las doce naves que había fondeadas en el Callao entre las que no había ninguna artillada, porque las naves armadas habían salido para Panamá con dinero para traer mercadería. Se apropia cuanto hubo de valor en las naves, cuyos cables corta é informado de lo que le importaba siguió viaje al norte. En Payta averigua que le adelanta poco el navío *Cacafogo*, al cual alcanzó sobre cabo San Francisco, trabando combate en seguida. Cambiados algunos golpes de cañón, se rinde el *Cacafogo*, en el que se apropia tesoro por valor de más de £ 900,000.

Avanza más al norte y sobre el grupo de las Perlas apresa todavía al navío *San Antón*, cargado de cuantioso tesoro y al apropiárselo Drake, firma recibo en el libro de bitácora, abandonando el barco por falta de tripulación con que dotarlo. Eludiendo Panamá sigue al norte y entra en Aguatulco, en donde saquea y quema el pueblo.

Drake siguió hasta más al norte del cabo Mendocino. Llevaba el alentado propósito de volver al Atlántico por el norte de América, aunque no se hablara todavía del estrecho de Aniám, ni menos del de Bering, que han consumido tantas y tan nobles energías. A los 43º latitud norte las densas neblinas y un frío cada vez más intenso detuvieron la marcha obligando á retroceder al intrépido marino y en ese viaje de regreso, que hizo recorriendo la costa, descubrió la hermosa bahía de San Francisco, que bautizó con su propio apellido: Drake. Dió también al país, del que tomó posesión en nombre de sus soberanos, el nombre de Nueva Albión.

Frustrado el intento de Drake de volver al Atlántico por el extremo opuesto al lado por donde había salido de él para entrar al Pacífico, rodeando así la América, para evitar encontrarse con flota española armada, endereza desde San Francisco el rumbo al poniente, como lo habían hecho desde el Estrecho las de Magallanes y una nave de Loaiza. Salido de San Francisco el 23 de julio, hizo escala en el grupo Ladrones en setiembre y llegó á Molucas en noviembre 14. Fué muy bien recibido por el rey de Ternate, con quien ajustó un tratado de comercio. De ahí pasó á las Célebes, dirigiéndose luego por el cabo de Buena Esperanza á Plymouth, puerto en el cual fondeó, después de tres años de viaje, en 3 de noviembre de 1580. Este ha sido, por más de un concepto, viaje muy útil y muy trascendental. Refiriéndose á él Roberts dice:

«Este viaje, produjo á Drake, á los mercaderes de Londres, sus socios en la empresa, y á los aventureros que los acompañaron, según una cuenta formada á la vuelta, después de hechos todos los pagos y descargos, la cual cuenta yo ví suscrita por su propia mano, 47 libras esterlinas por cada libra, de tal suerte que los que aventuraron con

él 100 libras obtuvieron 4700, lo que dará idea del beneficio obtenido, aunque acompañado de sinsabores, dilaciones y peligros.»

Contestando la reina Isabel á la reclamación interpuesta con motivo de estas hostilidades producidas en estado de paz entre España y la Gran Bretaña, dijo: «puesto que los españoles se abrogan el derecho de dominar en todo el Nuevo Mundo con exclusión de las demás naciones de Europa, prohibiéndoles que lleven á aquellos países sus buques, ni aún para hacer el comercio legítimo, es muy natural que ellos busquen el medio de proporcionárselo, aun cuando sea por medios violentos.»

Aparte del precedente político sentado con el éxito de Drake en este viaje de circunnavegación, el tercero realizado, y del nuevo y expedito sistema de rápida apropiación que establecía, tuvo éste como consecuencia directa, el que por resolución del virrey F. Toledo emprendió desde el Callao, en octubre 11 de 1579, Pedro Sarmiento Gamboa. Llevaba una flota de once naves divididas en dos divisiones mandadas la una por Villalobos y por don Pedro Corzo la otra, siendo piloto mayor Fernando Lameros. El envío de esta poderosa flota tenía por objeto esperar en el Estrecho á Drake, que se confiaba volvería por él en su viaje de regreso á Inglaterra.

La flota se disgregó en el viaje por causas que se ven repetidas en estos viajes en convoy y Sarmiento llegó al Estrecho con solo dos naves. Sabido es que no encontró á Drake ni podía encontrarlo; pero en cambio hizo el estudio hidrográfico de la región Magallánica, conservándose hasta el día mucha parte de la nomenclatura que estableció.

Sarmiento prolongó su viaje hasta España, llevando proyectos de colonización y fortificación del Estrecho, bien acogidos en la Corte,que organizó otra expedición, compuesta de veintitrés barcos y tres mil quinientos hombres entre colonos y marinos. Esta expedición, que se hizo á la mar en 1581, tuvo desde el primer momento á la desgracia por inseparable compañera. A pocos días de salida regresó á Cádiz con 800 hombres y siete naves menos.

Salieron otra vez y tuvieron nuevas pérdidas y al enfrentar el Estrecho, en marzo de 1583, no pudieron ganarlo y después de varias tentativas inútiles tuvieron que arribar á Río Janeiro. Insisten Sarmiento y el almirante Rivera con cinco naves y 350 hombres y cuando después de muchos accidentes logran barajar el cabo Vírgenes y echar algunos colonos á tierra, un ventarrón se lleva las naves, Rivera cansado de esa lucha interminable con los elementos vuelve las proas á España, y Sarmiento con una nave y algunos colonos funda el fuerte Jesús con cincuenta hombres, y más adelante, al N. E. de cabo

Froward, Filipópolis. Para aprovisionar estas colonias fué al Brasil y al regresar resulta prisionero de piratas, con lo que los colonos del Estrecho quedaron privados de todo auxilio.

En 1517, al avanzar por el Estrecho Sir Tomás Cavendish, otro de los marinos ingleses que penetró al Pacífico sin permiso de nadie, encontró donde estuvo Filipópolis un hacinamiento de escombros y restos humanos y un solo hombre vivo: Tomé Hernandez, que refería los más espeluznantes detalles de ese drama horrible, en que el hambre y el frío aniquilan todo un pueblo.

Cavendish bautizó el lugar con el nombre de Puerto del Hambre, que se le ha conservado. Este otro marino inglés, como Drake, recorre la costa de Sud América de sur á norte sin que se le ofrezca ninguna dificultad; haciendo recaladas en Quinteros, donde no hizo más que perder algunos hombres; en Arica puerto de embarque de metales desde 1574, en que los principia el *San Cristobal*, el primero que lo visitó con tal objeto; en Puná, en donde recorrió sus naves; en Payta, puerto en el cual se desembarcaba la mercadería noble llegada de Panamá y en donde, por tal motivo, se hacían importantes operaciones. Cavendish completó su botín con el cargamento de un galeón de la China, capturado en la costa de México y volvió á Plymouth por Buena Esperanza.

Cavendish aprovechó su paso delante de la costa de Sud América, 1585-7 para estudiar sus puntos notables y situarlos. Una segunda expedición suya tuvo término adverso, sin avanzar del Estrecho.

Otro viaje con interés para la geografía fué el segundo de Mendaña, emprendido el 19 de abril de 1595. Componían la expedición cuatro buques, dos grandes y dos medianos y para completar su dotación de cuatrocientas personas hizo escala en varios puertos de la costa, el último Payta. Llevaba como piloto mayor al marino portugués Pedro Fernández Quiróz y por almirante á Lope de la Vega, cuñado de Mendaña, nombrado Adelantado de Salomón y gobernador. Esta expedición descubrió la isla Magdalena, el grupo de Marquesas y luego Santa Cruz, abundante de víveres y animales de consumo, en donde intentó Mendaña establecer colonia. Las enfermedades y el asedio constante de los aborígenes impidieron realizar esa resolución. Víctimas de las enfermedades murieron muchos colonos y así mismo Mendaña, su cuñado, Lorenzo Barreto y los sacerdotes Antonio de Serpa y Juan de Espinosa. La viuda de Mendaña con el carácter de gobernadora movió la colonia y sin conseguir evitarlo fueron á escorar en Cavite, llevando Quiróz la derrota y la voz de orden la gleba insurreccionada. La flotilla debió dirigirse á San Cristóbal en busca de la Almiranta *Santa Isabel*, que había desaparecido antes

de fondear en Santa Cruz y continuar en caso adverso hasta Manila, como lo habían hecho, porque no encontraron Salomón. En ese viaje se hundió la fragata y la otra nave se dijo que había llegado á las islas Mindanao.

La que llegó á Cavite (Manila), fué la Capitana, de nombre *San Pedro*, después de pasar entre el grupo de las Ladrones, en cuyas islas se negó Quiróz á recalar.

En Manila fueron muy atendidos los tripulantes, especialmente la gobernadora viuda de Mendaña, que contrajo matrimonio con el joven don Fernando de Castro. Una vez reparada y abastecida la *San Pedro* se hizo de nuevo á la mar con rumbo á Acapulco, adonde llegaron tras muchos sufrimientos en diciembre once de 1597. La narración de éste y otros viajes de ese tiempo manifiesta que se hacían sin otros elementos de cálculo que los de estima, que carecía de verificación é indicaciones precisas.

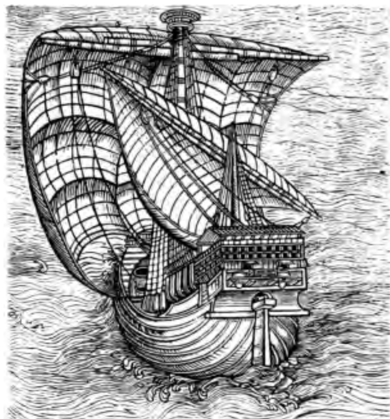
Rompiendo el rigor cronológico, consignaremos breves apuntes de la tercera de estas expediciones occidentales: la de Pedro Fernández Quiróz. Había ocurrido el hallazgo casual de Galápagos (Fontacias).

Nave desviada de su derrota, encalló en una de las islas, y parte de los náufragos alcanzaron á llegar en un pequeño bote á Guayaquil (1604). El conde de Monterrey, virrey entonces, prestó auxilio á los náufragos y envió á Galápagos una nave para traer á los que ahí habían quedado, por no poderlos contener la embarcación llegada á Guayaquil.

El descubrimiento de ese grupo, que Alonso de Torres, capitán de fragata, visitó ocasionalmente bautizando las seis islas principales con nombres que ha sustituido después la nomenclatura inglesa, despertó otra vez la fiebre de los descubrimientos y es posible que contribuyera á facilitar el apoyo que el nombrado virrey prestó á la expedición, patrocinada por el rey y enaltecida por bendición pontificia. Iba en ella como piloto mayor Luis Baes de Torres, que montaba la almiranta, cuyo capitán era Juan Bernardo Fuentidueña, la capitana nombrada *San Pedro*, capitán Alonso Alvarez de Castro y una zabra mandada por Pedro Bernal Cermeño, muy velera y que era la misma que acababa de recoger á los náufragos rezagados en Galápagos, causa del descubrimiento del grupo.

El 21 de diciembre de 1605 salió esta expedición del Callao con rumbo al W. y el propósito expreso de *descubrir en las regiones australes*. En su viaje Quiróz descubrió varias islas deshabitadas que bautizó con los nombres de Luna Puesta, San Juan Bautista, San Telmo, Cuatro Coronas, San Miguel, Conversión de San Pablo y otras,

además de las que estaban pobladas, como San Pablo, de la que eran vecinas Decena, Sagitaria, Fugitiva, Peregrina; Taumaco, del grupo Salomón, vecina de Santa Cruz, cuya bahía, Graciosa, buscaron antes, sin encontrarla; San Marcos, Margaritana, Pilar de Zaragoza: y después de pasar á la vista del grupo Ladrones, llegan por fin á La Cardona, hoy Australia. Fondeados en una hermosa bahía de esta isla, bautizada con el nombre de San Felipe y Santiago, los tres buques hicieron una salida para recorrer mayor extensión de costa, pero sólo la *Almiranta* y la *Zabra* volvieron á su fondeadero. La capitana *San Pedro*, abatida por la tempestad, no pudo alcanzar dicha hahía, y al cabo perdió de vista la isla también, resolviendo el capitán Fernández Quiróz arribar con su barco á Nueva España, á uno de cuyos puertos, Natividad, llegaron en noviembre 21 de 1606, trasladándose de ahí á Acapulco tres días después.



Nave de fines del Siglo XV sobre sus velas.

En el modo de navegar de entonces había tanta incertidumbre, que apenas puede decirse hoy que en su viaje Quiróz visitó islas de los grupos Islas de la Línea, Sociedad, Nuevas Hébridas y Australia, cuya fecha de descubrimiento se discute hasta hoy.

Cuanto pudiera decirse para dar idea exacta del caudal náutico que inspiraba esas navegaciones, se deduce sin esfuerzo de las siguientes líneas copiadas del libro VIAJES DE QUIRÓZ, (tomo I, capítulo LVII), copiado á la letra:

«...... el capitán (Quiróz) mandó se diesen las velas, para lo que fué preguntado á qué rumbo se habían de poner las proas y respondió: — *póngan las á donde quisieren, que Dios las guiará como convenga:* y porque estaban al SE. dijo que fuesen allí. »......

Torres con la *Almiranta* y la *Zabra* quedaron en la bahía San Felipe y Santiago, que oportunamente alcanzaron y ahí estuvieron esperando á la *San Pedro* hasta convencerse de que no volvía. Luego prolongó la costa hasta el cabo York, en la parte norte de Australia, á cuya isla pertenece la bahía San Felipe y Santiago, en donde se dividió la flotilla. Pasó Torres entre esa costa y la de Nueva Guinea

por el estrecho en que ha perpetuado su apellido, y después de reconocer algunas otras islas, fué á rendir viaje en Filipinas.

No es intento de estas líneas mencionar todos los viajes de descubrimiento ó estudio realizados en el Pacífico, y ni aún siquiera en el Perú; pues con los mencionados sólo quiere darse una idea general del curso y desenvolvimiento de la navegación, que tiene que buscarse en la marina española, de la que inmediatamente deriva. En el desarrollo de nuestra navegación, como en el del comercio, de las industrias, de la libertad, de la autonomía nacional, son factor importante las excursiones de las marinas extranjeras, no sólo las de carácter científico, sino más especialmente las llamadas de piratas.

Muchas glosas ha tenido la frase espiritual de Luis XIV, puestas algunas hasta en la boca de caciques salvajes: «Me gustaría ver el testamento en que el padre Adán dividió entre las dos el mundo, sin dejarme á mí un pedazo de terreno:» decía el monarca francés, aludiendo al obsequio que el papa Clemente VI, español, hizo á España y Portugal de la parte del mundo desconocida antes de Colón.

March traduce esa ironía, la que dice revelar la emulación de las naciones europeas, y señala como su auxiliar más formidable la *administración* despótica de las colonias que se establecían en regiones remotas, cuya tiranía, llevada al extremo, produciendo innumerables desgracias, debía concluir por provocar saludable reacción.

Los actos de corso ó piratería, que en edades anteriores resultan á veces confundidos, evidenciaban en el mayor número de los casos, cuando menos, que la fuerza de los conquistadores no lo suplía todo; y al cabo resultó que se reconociera el derecho de la ciencia para investigar y verificar, cruzando libremente los mares, sin ninguna limitación; sucediéndose las concesiones para aprovechamiento y por último la autonomía.

Es por esto que no huelga apuntar, siquiera de paso, las expediciones marítimas más notables del período colonial y los hechos que de ellas se derivaron.

Después de Drake y Cavendish, tocóle ingresar en el Pacífico á Hawkins, que había abandonado Plymouth en 1591, con una escuadrilla de cuatro naves, inclusa una pinaza. Estaban bien armadas y aprovisionadas, siendo su dotación muy escogida. Hizo escalas en Madera, Canarias, Bahía y otros puertos orientales de Sud-América, capturando en uno de ellos un navío portugués, con el que reemplaza uno de los suyos, que quemó por inútil. A la altura del *Plata*, otro de sus buques, al mando de Tharlton, deserta del convoy y regresa á Europa. El Estrecho inspiraba pavor.

Un *pampero* hizo zozobrar la pinaza y el otro buque, viéndose obligado Hawkins á arribar con sólo el que le quedaba, *The Dainty* (la Linda), para carenarlo. Continuando luego el viaje fueron á recalar en las Malvinas el 2 de febrero de 1594 y doce días después salió sobre el Estrecho, abocándolo el 19, y deteniéndose en uno de sus puertos 38 días, empleados en refrescar la gente, reponer la aguada y proveerse de leña y aves marinas. En 29 de marzo rebazaron cabo Pilar, entrando resueltamente en el Pacífico. Su primera escala fué èn la Mocha, de cuya isla se trasladó á Valparaíso, primer teatro de sus correrías. Tomó algunos barcos pequeños que devolvió previo rescate, reservándose uno de mayor porte, en el que había encontrado cierta cantidad de oro en polvo.

Al salir de Valparaíso fué á surgir en Juan Fernández, en donde estuvo algunas semanas, tal vez esperando presa, ó haciendo nuevas refecciones á sus naves. El día 2 de mayo se hizo á la vela en aquella isla y prolongó la costa de sur á norte hasta penetrar en la bahía de Pisco, dirigiéndose á la caleta de Paracas. Ahí fué á buscarlo don Beltrán Castro de la Cueva, con una flotilla compuesta de dos naves medianas y un patache.



Buque de largo curso en construcción

No está bien averiguado que hubiera combate, y por el contrario, se afirma que al avistarse ambas flotillas, cayó un fuerte viento que causó en la española tantas y tan graves averías, que el navío *Almiranta* resultó inservible y las otras dos naves sufrieron también bastante.

No hay en esa parte de costa temporales que causen tales desperfectos, supuestos, sin duda, para ocultar la verdad, que muchas veces mortifica á la soberbia. Porque al lado de esa hay otra versión que se comprende mejor: Hawkins estaba solo con *La Linda* á la altura de Paracas y al avistarlo don Beltrán se le fué encima con las tres naves que llevaba; pero el buque inglés mantuvo su barlovento y sus setenta y cinco tripulantes escogidos supieron aprovechar el blanco que ofrecían los buques españoles y el embarazo que en sus maniobras debían causar los numerosos pisaverdes embarcados por una patriotería que con frecuencia se presenta en ciertos países, sin ofrecer otro resultado que el de entorpecer la maniobra.

tes de avanzar 50 millas, el 17 de julio de 1615, se encontró con la flota holandesa, trabándose entre ambas un reñido y sangriento combate, en el cual resultaron hundida la nave española *Almiranta* y apresado el *Patache*.

Ocurrió este combate al caer de la tarde, enfrente de Cerro Azul, nombre con el cual se le bautizó. Una de las varias versiones de esta notable acción de armas dice, que ya de noche, don Rodrigo de Mendoza, sobrino de Montesclaros, general del Callao y jefe de la flota española, después de hundir uno de los mayores buques holandeses desconoció á su almiranta, que mandaba Pulgar, y la hundió; pero la versión española consigna á su vez el hecho de que hundiéndose la almiranta española, *Spilberg* ofreció auxilio á Pulgar, quien prefirió sucumbir, rechazando ese auxilio.

«Las dos escuadras se retiraron en la necesidad de reparar las averías que habían sufrido» dice una crónica, y añade: «mayor destrozo había sufrido la española».

Ese resultado era previsible, desde que solo había en ésta tres buques de combate y de ellos uno resultó hundido y otro capturado, por que luchaban contra seis buques de guerra.

El buque único que quedó de la escuadra española se retiró al Callao y la holandesa vino tranquilamente á repararse en San Lorenzo, sin ser molestada en los ocho días que ahí permaneció.

Más todavía: antes de levar anclas para continuar su viaje al norte, Spilberg destacó un buque que se puso delante del puerto á cañonearlo, sin que su provocación recibiera más respuesta que el disparo de una pieza, para la que no hubo otro artillero que un fraile, y se afirma que el proyectil hundió no solo al buque provocador, sino también á los que permanecían en la Isla, á siete millas de distancia.

Spilberg continuó sus hostilidades á lo largo de la costa. En Huarmey visitó el pueblo, y ahí existía y tal vez exista un crucifijo de tamaño natural, con la frente agujereada por una bala arcabuz, disparada por uno de los asaltantes, casual ó deliberadamente.

Visitó después Payta, cuyo puerto intentó tomar desembarcando en Colán, proyecto que cruzó la encomendera de ese distrito, doña Paula Piredo y Herrera de Andrade y Colmenero.

Spilberg se dirigió de ahí á Filipinas, justamente al llegar á Payta el virrey príncipe de Esquilache, sucesor del marqués Montesclaros.

En Filipinas tuvo la escuadra holandesa otro combate con la flota del almirante español Juan Ronquillo y también se dice que éste la «derrotó miserablemente con pérdida de casi todos sus bajeles y gente» pero la misma versión agrega:— « á pesar de la falsedad con

que la malicia de Teodoro Bry—por lisonjear la envidia de los extranjeros—afirma «*que volvieron* todos los amigos triunfantes y llenos de despojos.»

*
* *

En el mismo año que Spilberg, visitó el Estrecho Jacobo Lemaire, del alto comercio de Amsterdam, con los buques *Concordia* y *Horn*, trayendo como primer piloto á Guillermo Schouten. La flotilla salió de Texel en 1615. Era este un viaje exclusivamente de estudio. Recorrieron la costa del Brasil y Patagonia y avanzando al sur hasta los 54° 46, llegó el 25 de enero de 1686 al estrecho que medía entre la costa SE. de Tierra del Fuego y la isla de los Estados, que se suponía parte de aquella. El estrecho tomó el nombre de su descubridor, Lemaire, que conserva y la isla el de los Estados Generales, á cuyo nombre tomó posesión de ella Lemaire.

Entre los lugares que reconoció y situó Lemaire ó su piloto Schouten, figura el cabo de Hornos, nombre del navío que lo avistó el primero; cabo que pudiera llamarse *Lesmes* con más fundamento, ó en su defecto *Pelícano*, nombres de los buques que respectivamente lo avistaron antes.

Efectuados sus interesantes estudios Lemaire cruzó el Pacífico visitando las Molucas y Filipinas, para volver al Atlántico por Buena Esperanza.

*
* *

El precioso hallazgo de Lemaire hace época en los anales cosmográficos, pues con él acaban las suposiciones estravagantes y puede completarse la figura de Sud América.

El gobierno inglés es el primero en enviar una nave inglesa á estudiar el nuevo paso y verificar la hidrografía del estrecho de Magallanes é islas del sur. La mandaba Guillermo Ezeten, quien agregó á ese estudio el de las costas de Chile y el Perú; regresando luego á Londres con un caudal de datos valiosos.

*
* *

Por su parte el gobierno de España mandó también dos carabelas en 1617. Vino á cargo de ellas Morel, quien debía estudiar sitio conveniente para fortificar el nuevo estrecho, cumpliéndose, con

je, impresa en Holanda; lanzó sobre los buques fondeados un brulote que fué á reventar delante de *Bocanegra* y penetrado de las dificultades que ofrecían al desembarque las fuerzas organizadas para impedirlo, estableció el bloqueo, destacando una flotilla á tentar fortuna en Pisco. Se había arreglado ahí un fortín y las milicias, entusiasmadas por un sacerdote, bastaron á frustrar el intento. Shapenham mantuvo el bloqueo hasta setiembre 9, en cuya fecha salió directamente sobre Guayaquil, puerto en el cual desembarcó, aunque por poco tiempo.

De Guayaquil siguió la flota holandesa hasta Acapulco, puerto que hostilizó también. Desde ahí se dirigió al poniente, llegando á Mindanao el 26 de enero de 1625. Ahí quedaron algunos buques estacionados y el resto pasó á Batavia, continuando desde ahí por Buena Esperanza á Amsterdam.

***

Varias otras expediciones como las de Hendrick Brower, Carlos Enrique Clerke, Dampier, Davis y muchas más invaden el Pacífico penetrando en él por el Estrecho, ó por el Cabo, generalizando así esa vía, de la cual se quitó al fin la pavorosa reputación que le habían dado las desgracias ocurridas al acometerla. Al lado de los asedios violentos que publicaban la vulnerabilidad de la fuerza marítima española, el contrabando cobró alientos cada vez mayores, como consecuencia necesaria de la opresión fiscal, que no podía ser más exigente.

La circunstancia eventual de que Colón recalara sobre el mar de las Antillas y fuese *Castilla del Oro* la primera colonia continental, había dirigido á esa colonia las primeras instalaciones administrativas de España, las que dilataron su importancia con la que alcanzó dicha colonia del doble descubrimiento de Balboa, que á la vez informa de la existencia del *Mar del sur* y de hallarse este otro mar separado del que se conocía, ó *del norte*, por una angosta lengua de tierra.

El tráfico interatlántico, limitado primero á las colonias del Mar del norte, que fué término de esas expediciones durante algún tiempo; hubo de dilatarse á medida que se creaban colonias nuevas en el Pacífico ó Mar del sur y por la fuerza natural de ese desarrollo y el empeño tal vez justificado pero peligroso de ser el exclusivo proveedor de las colonias que formaba, le indujeron á establecer en la dicha Castilla, que también han llamado Tierra firme, su centro administrativo-comercial.

Se abocó esa Administración la dirección del comercio, reservándose el trasporte de las mercaderías á los lugares de consumo y el de los tesoros que se dieran en pago hasta las plazas proveedoras de la Península y gravó uno y otro servicio en términos casi prohibitivos.

Causaba con tales procederes inmensa carestía en los artículos que entregaba al comercio y á la vez proscribía los similares que pudieran reemplazarlos, en cuanto á mercadería, y respecto al tesoro, acumulándolo en grandes cantidades en barcos inaparentes ó mal defendidos, causaba pérdidas de magnitud incalculable.

La mercadería destinada á Tierra firme debía venir necesariamente en los galeones, acumularse en Portobello, lugar único de feria y el dinero con que debían hacerse las compras ir también bajo registro por el buzón oficial.

Y luego se reservaba la autoridad disponer los lugares con los que podía negociarse, en cuál cantidad, qué clase de artículos y cuanta circunstancia esencial concurriera á esas operaciones.

Se había prohibido sembrar vid, olivos, etc., para que obtuvieran mejor colocación los productos de España y hasta el fomento de los obrajes para que no tuvieran competencia las telas españolas.

Y á la vez que con gastos exorbitantes la provisión española llegaba recargada con los impuestos de averías, almojarifazgo, boquerón, alcabala: se mataban las industrias locales para hacer espacio á las metropolitanas. La carestía de géneros creó el contrabando, la acumulación de caudales fomentó la piratería, la muerte de las industrias esterilizó la apropiación de los países aherrojados, cuya limitada capacidad adquisitiva les impedía comprar en cantidad apreciable los géneros impuestos.

No bastaba la multitud de impuestos que gravaban la mercadería, y para impedir la importación directa de la China, se prohibía el comercio con México. Se disponía que se exportara para Guatemala, por ejemplo, sólo 30,000 botijas de vino, determinada cantidad de aceite etc., y hasta la suma que podía emplearse y ya era mucho, como consta de las siguientes palabras de la memoria presentada en 1612 por el virrey marqués de Montes Claros: «Hay á más de las dichas disposiciones generales para el gobierno de estos reinos, otras que miran á hacerlos enteramente dependientes de España: como las de que no haya obrajes, no se planten viñas ni olivares, no se traiga ropa de China, para que los paños, el vino, el aceite, y las sedas vengan de Castilla»; dice que esa dependencia exije tacto y es peligrosa y agrega: «digo peligrosa en la justicia, que rigor parece vedar á los mora-

dores lo que naturalmente les concede la tierra que habitan: peligroso aun para lo mismo que se desea, que ya podría él apresurar á buscar salida, quebrantando los grillos y rompiendo las cadenas del precepto. Y de manera que la violencia perdiese en una hora lo que el artificio ha ganado en tantos años; peligroso también en la conservación de este cuerpo que vamos descoyuntando por este medio y la ayuda de sus propios miembros le pretendemos impedir. Señor (dice al nuevo virrey) lo más seguro á la persona de V. E. es obedecer, pero esté seguro que habrá hecho por sí, cuando tan á ciegas se diere por rendido, que no habrá puerta al discurso de la mayor conveniencia en el servicio de S. M.»

El claro criterio del representante de un rey absoluto le permitía ver con toda claridad que no se atropellan impunemente las leyes necesarias al desarrollo normal de las agrupaciones humanas, por grande que sea la fuerza que mantenga el atropello ó débil la voz de protesta que se le oponga. Ya lo dice el funcionario, cuya administración fué una noble y constante lucha en favor de los desheredados: *peligroso para lo mismo que se desea.* Las adquisiciones territoriales infundadas movieron á las naciones y permitieron las expediciones de corso, más ó menos toscas: las excesivas trabas puestas al comercio estimularon el interés de los comerciantes y el comercio ilícito tomó proporciones casi iguales á las agresiones armadas.

Larga y enojosa sería la repetición detallada de todas las expediciones de contrabando en grande que se realizaron, bastando al objeto que se persigue decir que hubo flotas de muchas unidades armadas que vinieron al Pacífico por el sur distribuyendo mercaderías que ya no se podían pesquisar, porque la magnitud del comercio y la de los contrabandos de la mercadería abuzonada en los galeones fiscales, hacían imposible todo control.

Corsarios y contrabandistas vulgarizaron el paso por el estrecho de Magallanes y el de Lemaire y por el cabo de Hoorn ú Hornos y acabaron con la vía del Istmo, dispendiosa, mortífera y más ocasionada á los grandes asedios de la piratería y el corso. Unos y otros desarrollaron la navegación y caldearon en la individualidad colectiva de las secciones americanas las nociones solidarias de equidad, de interés lícito y de justicia.

*
* *

En 1630 llegaba á ciento el número de naves que hacían el tráfico de cabotaje, cuyos armadores residían en Lima la mayor parte. Esas naves estaban obligadas á estar artilladas, en particular las de cierto porte, y el derecho de propiedad estaba restringido por muchas resoluciones, la mayor parte de cuestionable justificación.

Mientras para ellas el tráfico resultaba improductivo, las naves contrabandistas no tenían impuestos y su mercadería se vendía á precios bajos, porque además de menos flete economizaban rodeos inútiles y trasbordos y viajes por tierra. Hasta 1743, año en el cual estuvo en el Pacífico Jorge Juan, la mercadería no muy basta se desembarcaba en Payta, desde donde iba en acémilas á Lima y más al sur; resultando de gastos y de impuestos precios imposibles de pagar.

Para dar otro ingreso al Fisco ó asegurarle el control, se estableció que el metal precioso sólo se exportaría sellado y ésto, en defecto de otra información estadística, permite imaginar la magnitud del contrabando, pues á mediados de 1714 no había entrado una barra á la Casa de Moneda. Jorje Juan en su *Relación Secreta* describe en qué forma descarada ingresaba la mercadería de contrabando paseada delante de los balcones del virrey. Los contrabandistas pagaban más por las pastas, sin exigirlas amonedadas. Resultando que tanto por el bajo precio de la mercadería del llamado *comercio ilícito* como por la más económica forma de pago, la mercadería libre absorbía casi por completo la actividad comercial y los consumos.

Y no fué sólo el contrabando subrepticio el que minaba por su base esa severa pero descaminada administración. Al realizarse la paz de Utrech (1712) España concedía á Inglaterra el derecho de importar anualmente á la feria de Portobello, con el nombre de *navío de permiso*, una nave cargada de mercadería, cuya limitación resultó muy elástica y á la sombra de esa concesión se hizo más difícil pesquisar la importación no autorizada, confundida desde antes con la que corría libre y desapercibida por el buzón fiscal.

Tras de los buques que venían con mercadería por el cabo de Hornos, se aventuraron al Pacífico buques de guerra españoles destinados á perseguir su contrabando, y esos buques principiaron á establecer la corriente de naves por el sur, que ha prevalecido.

Virtualmente el tráfico del Istmo y las ferias de Portobello concluyen en 1739, por efecto de los asedios de que en el Mar del norte son blanco, no sólo sus galeones con tesoro, sino aún los mismos puertos de Tierra firme, de parte de ingleses, holandes y franceses y aún de los piratas cosmopolitas; además de los motivos económicos indicados, que era torpe desatender más tiempo.

Existe un dato, en cifras, bastante elocuente para manifestar los magníficos resultados del dicho impuesto: desde veinte años atrás hasta la fecha indicada, salieron de Portobello en los galeones *treinta y cuatro millones* de pesos; en los veintinueve posteriores, á contar desde ese en que se cambió el tráfico del Istmo al cabo de Hornos, la exportación de tesoro alcanzó á la cantidad de ciento veinticinco millones, embarcados en el Callao.

El curso de galeones de España á Portobello se estableció anualmente. Desde 1656 los galeones venían cada tres años hasta 1722, periodicidad precaria, pues el regreso de los galeones de Portobello á España estaba subordinado á las entregas del comercio, que no siempre quería ó podía hacerlas oportunamente.

Las expediciones de barcos españoles al Perú en persecución de naves europeas de comercio libre, son casi tan numerosas como las de estas últimas.

Una de las más notables de esas flotas de policía aduanera vino por el Cabo en 1717, á cargo del brigadier don Nicolás Martinet, que además mandaba una de las naves, el *Conquistador*, que había estado antes en el Perú con el nombre de *Príncipe de Asturias.* Otro de los buques, el *Rubí*, que también había venido antes con otro nombre, el de *Sancti Spiritu*, estaba mandado por Mr. de la Jonquier. Además de estos habían salido otros dos buques, con igual origen y destino, al mando de don Blas Lezo y don Bartolomé Urdinzú formando una sola flota. La nave de Urdinzú se quedó en Buenos Aires. Los tres buques se ocuparon de visitar los puertos del litoral en busca de barcos contrabandistas, de los que apresaron seis cargados.

No obstante la facilidad con que esta última flota y otras doblaron el Cabo, hubo otra de fecha posterior cuyo paso estuvo muy dificultoso y sólo se obtuvo en parte: la del mando del brigadier don José Pizarro. Salió esta escuadrilla de Santander en octubre de 1740, compuesta de los navíos *Asia*, de 60 cañones, *Guispúscoa* de 74, *Esperanza* y *Hermione* de 50, *San Estevan* de 40 y un patache de 20. El viaje de esta flota fué penoso desde el principio: los temporales le impusieron tres arribadas sucesivas, á Santoria primero, después á Tenerife y luego á Maldonado, á los cuatro meses de viaje. Informado ahí Pizarro de que Anson se hallaba en la isla Santa Catalina hacia el Estrecho, se dirigió á ella sin esperar los víveres que necesitaba, y navegando al sur estuvieron tan cerca una de otra flota, que la *Perla*, de la flota de Anson, estuvo á tiro de cañón del navío español *Asia*; pero la tempestad no permitía otra maniobra que la de capearla.

Doblando el cabo de Hornos, un temporal más fuerte que los anteriores destrozó los navíos *Hermione* y *Guispúscoa*, dispersando el convoy, cuyas restantes naves de arribada llegaron sucesivamente á Montevideo, mientras Anson porfiaba por ganar el estrecho de Lemaire.

Después de permanecer algún tiempo fondeadas y de carenar las naves en Montevideo, Pizarro volvió á tentar el paso con el *Asia* solo, pero el navío hubo de regresar, despedazado, al puerto de origen.

De nuevo volvieron á la porfía los tres navíos, de los cuales el *Asia* desarboló á la altura del Cabo, al *San Sebastián* se le partió el timón y los dos regresaron al río de la Plata. Sólo la *Espeianza*, al mando de Mendinueta, ganó el Pacífico y vino á recalar á Talcahuano, en donde había desembarcado ya alguna tropa cuando entraron al mismo puerto las naves de la flotilla destacada del Callao contra Anson, por el virrey marqués de Villa García. Componían esa flota los navíos *Concepción* de 50 cañones, *San Fermín* y *Sacramento* de 40 y *Socorro* de 24. Mandaba la flota el general del Mar del Sur don Blas Lezo. Comandaban la *Concepción* y el *San Feimín*, Jorge Juan y Antonio Ulloa.

Mendinueta, capitán de la *Esperanza*, dió noticia á Lezo de haber avistado á Anson y otros detalles relativos al destrozo de la escuadra de aquél, de cuyos siete buques el *Severu* y la *Perla* arribaron á Río Janeiro, muy averiados, el *Wager* embarrancó en la costa de Patagonia, y los otros cuatro, que lograron pasar el Cabo diseminados, se reunieron en Juan Fernández. Si Lezo cumple la orden de esperar en Juan Fernández, apresa los barcos ingleses, que llegaron uno á uno en condiciones lamentables y permanecieron más de tres meses en esas islas, en las que hasta á sembrar se dedicaron los que no se necesitaban en el trabajo de carena.

El jefe de la escuadra española del Atlántico, Pizarro, vino de Buenos Aires á Valparaíso por tierra y ahí se embarcó en la *Esperanza* para seguir al Callao. Del hecho de haber venido por tierra Pizarro al Pacífico, se dedujo la frase de que había *pasado el Cabo en carieta*.

***

Los accidentes disminuyen en estos viajes, sin duda porque mejora la arquitectura naval.

En la relación del viaje al Pacífico que en 1764 hace al capitán Byron, en el *Delfín*, se hace constar lo que sigue: «Se forraron de cobre los fondos y asimismo los machos y hembras del timón, *siendo*

esta prueba la primera que en su especie se había hecho hasta entonces en bajel alguno». Como esta precaución se habían adoptado otras, especialmente en cuanto al galibo y accesorios de los flancos.

En 1748, con motivo del trágico terremoto de dos años antes, llegaron los navíos *Europa* y *Castilla* con fierro, herramientas y armas, al mando del brigadier Francisco Orosco y estos buques regresaron á Cadiz el año siguiente sin ninguna novedad. Orosco tenía el mando inmediato del navío *Castilla* y el del *Europa* el capitán Ventura Ortuno.

Tampoco tuvieron novedad en su viaje los bergantines *Peruano* y *Limeño*, de dieciocho cañones cada uno, que á petición del virrey Gil, envió el gobierno de España para hacer el servicio de guarda costas. Ni las fragatas *Pilar* y *Brillante*, que en 1778 regresaron con tesoro y objetos de arte.

Igualmente feliz fué el paso por el cabo de la flota que formaban las fragatas *Rosalía*, *Setentrión* y *Astuto*, que vinieron con tropa en 1770 y regresaron con tesoro. Marca esta expedición la terrible justicia que hizo el virrey Amat, con motivo de haberse amotinado la dotación de los dos últimos por falta de pago. Amat se constituyó abordo en el Callao, hizo diezmar al equipaje y fusiló á dieciocho de los diezmados, ahorcando además á los promotores de la sedición.

La antes nombrada fragata *Rosalía* y el navío *San Lorenzo*, en el mismo año citado en el acápite anterior, fueron enviados á reconocer una isla que pretendía haber descubierto el capitán inglés Davies. El comandante González, del *San Lorenzo*, tomó posesión y levantó el plano de ella, bautizándola con el nombre de San Carlos y entablando relación con los habitantes.

Dos años después envió Amat al capitán Domingo Boenechea, en la fragata *Aguila*, con la instrucción de que después de visitar la isla de Otaheti para desalojar á una colonia inglesa que se decía haberse establecido en ella, cumpliese de regreso órdenes relativas á la colonización de San Carlos.

Boenechea avistó en octubre 28 una pequeña isla habitada por salvajes, á la que llamó San Simón. Tres días después descubrió otra también habitada, que bautizó con el nombre de San Quintín y al día siguiente otra de mayor extensión, que no pudo reconocer bien por hallarse el día muy nublado y el tiempo tormentoso: la llamó Todos Santos.

La fragata se puso al pairo el 6 de noviembre al amor de la playa de otra isla habitada, Amactu. Los indios que estaban por la ribera se acercaron á su costado, en canoas manuables muy rápidas y se manifestaron tan sociables y confiados, que uno de ellos se quedó voluntariamente abordo. Amactu, fué bautizada con el nombre

de San Cristóbal por un cerro elevado, cuya figura recuerda el que hay al N. E. de Lima. El indio que se quedó abordo ayudó al reconocimiento de Otaheti, isla grande, que se alcanzó y situó á los ocho días de haber dejado San Cristobal.

Otaheti fué denominado Amat, nombre que no consiguió aceptación, por mucho que expresara la cortesanía del descubridor. Se exploraron detalladamente las costas de esta isla, demarcando con precisión sus lugares notables, levantándose planos de las costas, puertos, &. La *Aguila* tocó, al tomar fondeadero, en una piedra anegadiza, que causó avería en la proa, lo que obligó á tomar fondeadero en otro puerto, que indicaron los indios y que se denominó del Aguila, por ser ese el nombre de la fragata. Ahí desembarcaron para tomar nota de los productos de la isla, costumbres de sus habitantes, pueblos y demás circunstancias dignas de hacerse notar. De esa isla fueron á la de Morea, qne le queda pocas millas al N. W. En total se reconocieron diecisiete islas.

El *Águila* vino de regreso á Valparaíso, en cuyo puerto fondeó el 21 de febrero de 1772, llevando algunos indios naturales de las islas visitadas.

El dos de abril salió de Valparaíso para San Carlos, pero ya á la vista de San Féliz, navegando con brisa fresca, la nave abrió una vía de agua hacia el lugar de la proa que había sufrido el golpe contra la roca en Otaheti, novedad que la puso en peligro, obligando á Boenechea á dirigirse al Callao, en cuyo puerto surjió el treinta y uno de mayo.

Está por averiguar el resultado práctico ó beneficios pecuniarios de este largo ejercicio de descubrimientos; pero á la vez está fuera de duda, su trascendencia científica.

Uno de los viajes de fines del siglo XVIII en el que mejor se revela el dominio completo del Cabo fué el de Malaspina de 1789, realizado sin la menor avería, salvo la rotura de un mastelero en la tormentosa costa de Alaska. Es uno de los viages que más honra á la marina española, como que se realizó en seguida de los de Cook y Laperouse, esas dos ilustres víctimas de la exploración geográfica. Es también el más concluyente testimonio á favor de la vía del cabo de Hornos, de la cual casi disipa las pavorosas nubes amontonadas por desastres cuyas causas pueden explicarse hoy en forma concluyente.

Se hizo en dos corbetas contruídas al efecto, *Descubierta* y *Atrevida*, y duró de 1789 á 1794. No es del caso seguirlo en sus exploraciones al N. W. verificando los vestigios del estrecho de Anian ó Berhing ó su excursión al poniente; pero Malaspina como Moraleda en el sur y Colmenares, más tarde, en el litoral peruano, estudió algu-

nos tramos de la costa y levantó planos que conservan su mérito después de un siglo.

Esta flota dobló el cabo de Hornos al entrar y al salir del Pacífico, sin que el más insignificante desperfecto haga necesario detenerse en cuanto se refiere á ese paso, que en el curso del siguiente siglo pierde toda apariencia terrorífica.

Todavía hubo otro viaje feliz en 1794 y fué el de los bergantines *Peruano* y *Limeño*, que vinieron de España por el Cabo para servir de guarda-costas y en los cuales se dedicó Colmenares á estudiar el litoral.



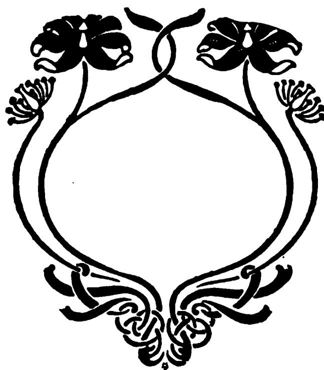
Viejo navío *Souveraine* de principios del siglo XIX

El arte de navegar había ganado mucho terreno y aunque extinguida de hecho la escuela especial que creó el conde de Alva Liste en 1657, estableciéndola en el hospital del Espíritu Santo, bajo la dirección del cosmógrafo Lozano, con el nombre de academia náutica, se había constituído otra vez en forma más eficaz y legal. Según real orden de noviembre, de 1791, se creó tres años después, á la vez que el apostadero del Callao y como su anexo, una academia náutica, cuyo director fué el capitán de navío y del puerto don Agustín de Mendoza y Arguedas, natural de Moquegua, y profesores el teniente de fragata don José Moraleda, el alferez de idem don Andrés Baleato y el profesor don Pedro Alvarez. Esa academia contaba al principio del siglo XIX con nueve primeros pilotos, matriculados para servir en la marina mercante; cuarenta segundos pilotos, cinco pilotines y nueve alumnos. La biblioteca contenía numerosas obras de hidrografía y navegación y cartas para la venta, las que se anotaban y remitían á Madrid con derroteros ilustrativos. Los capitanes y pilotos estaban obligados á avisar los errores que notasen en las cartas; los bajos y sondas que descubriesen, y las situaciones de las costas y observaciones astrónomicas que hiciesen en sus viajes, con el fin de rectificar y mejorar dichas cartas y derroteros.

Baleato hizo en 1792 un plano del Perú, que se grabó y publicó. El local de la escuela náutica estuvo en el palacio de gobierno y

Abascal lo ensanchó y mejoró. Después de Mendoza fueron directores Moraleda, Baleato y más tarde don Eduardo Carrasco, que había sido segundo maestro y fué más adelante contralmirante de la República

La escuela náutica se estableció más tarde en su anterior local del Espíritu Santo, hoy Escuela de Ingenieros.





SEGUNDA PARTE



La navegación mundial en los últimos cien años

El vapor

En los últimos cien años, que son apenas catorce más de los que cuenta el Perú de vida libre, ha ocurrido en la arquitectura naval y en los medios de propulsión de las naves cambio tan profundo, que apenas como vestigios arqueológicos alcanzan atención los antiguos vasos de marear y la manera de moverlos. La fuerza aerifera cesa casi como medio propulsor y en cambio se la hace elemento de sustentación en los viages aéreos, mantenidos hace pocos lustros en la atmósfera amena del lirismo y hoy convertidos en sucesos vulgares, sin novedad. El viento, sin el cual los grandes viages por regiones hostiles, inhospitalarias ó desiertas de hace cuatro centurias no se hubieran realizado; hoy no solo ha dejado de ser necesario para navegar, si no que cada día que pasa se utiliza menos en la navegación. En cuanto al remo, el propulsor original, solo se emplea en el tráfico del costado de las naves á los muelles.

Y sin embargo: desde la ostentosa galera real hasta la barca pescadora, la galera de guerra, la de piratas, la de comercio; todas acudían al remo para auxiliar á las velas, para sustraerse á los caprichos del viento ó para alcanzar las velocidades máximas de esa época en que todas las marchas se hacían con pies de plomo.

Tipo de tales barcos es la galera impresa al lado, la que servía á Tiberio para sus viages de recreo en el lago Noemi, allá por el año 34 de nuestra era, cuando fué Roma la ostentosa reina del mundo

mediterráneo. Estaba construída con maderas preciosas, y decorada con metal, midiendo 230' de eslora por 80' de manga y la movían 200 remeros, con mayor número de reserva. Una gran mole muy ornamentada, con suntuoso alcazar, minaretes, senadores, plantas y hasta árboles: una hermosa terraza flotante con la que puede asegurarse que el emperador, su dueño, no se hubiera aventurado en el Adriático, aun descartado el peligro de ser arrollado por la violenta tramontana.



Galera de Tiberio.

Limitando hasta sólo esa época la rememoración de los vasos que han servido para ir sobre el agua, resalta más el hecho generador de estos borrones, hecho que conmemoran los geógrafos reunidos en el Congreso Marítimo de Burdeos, al que nuestra Sociedad Geográfica de Lima los tiene destinados. Nadie desapercibirá que se alude á la aplicación del vapor y á la vez á la revolución causada por ese maravilloso factor del tráfico sobre el agua, cuya aparición no se celebrará nunca con suficiente entusiasmo; á esa revolución bienhechora y admirable del tráfico marítimo, que reduce las distancias reduciendo el tiempo empleado en recorrerlas, que cambia las arcas imaginarias de antaño en construcciones finas y fuertes, grandes y ligeras, de menos obra y mayor seguridad; que llevan en ellas mismas sus elementos de propulsión, como gigantescos automóviles.

Y es de notar cómo á la vez que el material de las naves les permite lanzarse al océano en todas direcciones con velocidades vertiginosas, el arte de navegar por los mares se convierte en la ciencia náutica con cuyas demostraciones matemáticas el piloto sigue siempre en sus viajes la línea más corta, sabe á cada momento el lugar en donde se encuentra y los peligros que debe barajar; sin que ni las neblinas, ni la falta de determinados astros á la vista, lo desorienten.

Con las mejoras de material han llegado las de los elementos de cálculo: relojes casi exactos, tablas logarítmicas de toda clase, cartas precisas de lugares, de declinación, de variación, de corrientes; proformas diversas destinadas á obtener en cualquier momento la situación de la nave con más rapidez que la que ella lleva, orillando cuantos peligros pueden obstruir un rumbo dado.



No parece ocioso rememorar cómo la idea benéfica, la aplicación del vapor á la navegación, aparece y se generaliza gradualmente. Ella se ha dejado conocer á pequeñas dosis. Ya se ve parte de la idea, ya se confunde, y antes de tenerla completa ha precisado labrarla detalle por detalle. No ha aparecido exabrupto en la mente de nadie. Su gestación ha sido penosa, cultivada y excarbada en numerosos cerebros robustos.

Antes de Fulton, en cuya mente culmina la idea del vapor, ha causado muchos calvarios, ha malgastado grandes energías, ha esterilizado emocionantes sacrificios. Muchos ingenios anónimos sangraron labrando la pista sin que el golpe febril de su piqueta consiguiera más que fijar dirección al anhelo, anotando aquí un vestigio, allí un corroborante de esperanzas indefinidas. Los obreros anónimos, como los cómicos sin éxito, decían su papel en la escena y regresaban á la penumbra, á bastidores, rientes y resignados á la falta de aplausos, á la desatención, á la impotencia......

Y esa idea de la fuerza contenida en el agua enrarecida no tenía nada de nuevo. Ya desde el siglo XIII Roger Bacon describía el grande y mal conocido poder en estas palabras, que á la luz de hoy solo son aplicables al vapor. El anticipó que «podían hacerse mover carruajes con fuerza incalculable sin emplear bestias y hacer máquinas de navegación sin remeros; de manera que los más grandes buques de mar y de río se pudieran navegar con solo un hombre para dirigirlos, más rápidamente que si estuvieran llenos de remeros». Pero Bacon era un vidente antes que un operante, un poeta filosófico antes que un inventor, y se dejó á los hombres del futuro encontrar los métodos prácticos de explotar el gran poder que él había encontrado y predicho.

La enorme fuerza latente en el agua y que se manifiesta puesta al fuego, era seguramente desde mucho antes conocida y es evidente que su descubrimiento ha debido seguir muy de cerca al descubrimiento del fuego. Esa fuerza expansiva, misteriosa é incostrastable ha debido notarse al poner al fuego semitapada la primera olla con agua.

Debió ocurrir entonces esta pregunta:

—¿Es posible dominar esta fuerza formidable hasta convertirla en ejecutor pasivo de nuestras combinaciones?

La pregunta no obtuvo respuesta en muchos años, en el curso de los cuales es digno de anotación observar que la fuerza expansiva del vapor se equiparaba á la explosión de la pólvora y que tanto De Hautefeuille como Papin se propusieran emplear la pólvora de preferencia al vapor para mover el pistón en un cilindro, por considerarse esta última fuerza más manejable.

Aeolipile.

De todos los mecanismos descritos por el físico griego Hero, ninguno tan interesante como el aeolipile ó bola de Aeolus, que aunque era solo un juguete, poseía las propiedades de verdadera máquina de vapor y fué indudablemente la inventada primero. Como el libro de Hero manifiesta ser una revista de escritores anteriores á la época en que se escribió, que fué ciento treinta años antes de Cristo, es indudable que la invención remonta á más de dos mil años.

Hero describe varios procedimientos que los sacerdotes griegos destinaron á sugestionar á los devotos ó solo á entretenerlos. En su tratado de neumática describe varias maneras de aprovechar el aire caliente ó el vapor, para producir efectos en los que la ignorancia sólo veía obra de magia ó comprobaciones de intervención sobrenatural.



Aeolipile.

Por medio de esos artificios se cambiaba el agua en vino, se abría la puerta del templo por si sóla ó se elevaba el licor de libaciones á una vasija puesta en alto y aislada, en la que aparecía sin que la generalidad sospechase la acción del calor, creyendo en cambio contemplar milagros.

El más interesante de los artificios empleados fué, sin duda, el aeolipile giratorio ó bola de Aeolus, cuyo dibujo se reproduce al lado. Consistía la máquina en una bola hueca de metal, que giraba sobre su eje comunicado con un caldero de agua, debajo de

cual estaba el hogar. El globo se tenía provisto de uno ó más tubos que salían de su superficie, cuyas puntas estaban tapadas, pero con un agujero al costado. Prendido el fuego en el hogar y hecho el vapor, éste llenaba el globo, y al escaparse por el orificio de los tubos, proyectábase contra la atmósfera produciendo una fuerza reactiva que hacía girar el globo sobre los ejes fijos, «como si estuviera animado por dentro de un espíritu viviente,» dice Hero. Era el rudimento del cilindro mecánico.

El libro manuscrito del físico griego yacía en el polvo del archivo hasta que al renacimiento literario en Italia, 1547, fué traducido del griego é impreso en Bolonia, con lo que á favor de la imprenta, que ya se generalizaba, se multiplicaron sus copias y fué conocido de todos los hombres estudiosos de Europa. Este trabajo despertó muchísimo interés y en el curso de un siglo se hicieron de él ocho distintas ediciones en diferentes idiomas. La mente de curiosos y científicos se dirigía en particular al tópico sujestivo del vapor manejado; pero por mucho tiempo no se avanzó más allá del Aeolipile, aunque todos se esforzaban por aprovechar de varios modos su fuerza rotativa.


Chorro de vapor

El arquitecto italiano Branca usó el *chorro de vapor*, que salía de una cabeza de bronce, produciendo la rotación de una especie de turbina, que engranada con otras ruedas ponía en movimiento el pilón de un mortero destinado á moler drogas, según el diseño de al lado.

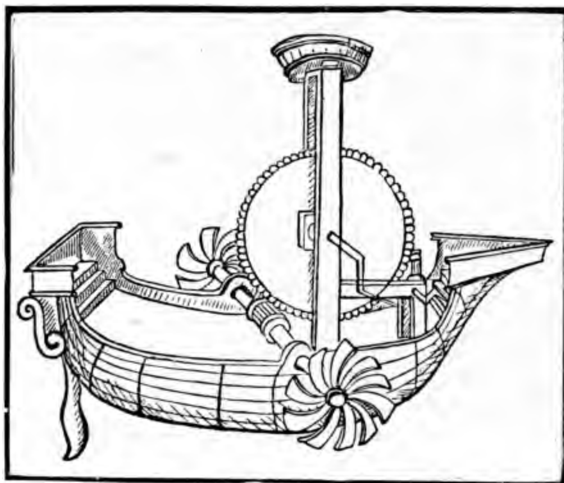
En el museo británico existe, bajo el número 3281, un manuscrito de Hastly, copiado de una obra italiana que se admite como escrita el siglo XV, con el nombre de: *Delineationes machinarum.* Ese manuscrito contiene el dibujo inserto después, que, como puede verse, es un buque de ruedas movido por un manubrio.

Esto hace recordar los buques de ruedas movidos por bueyes ó caballos, que se conocían desde los romanos.

Combinando las máquinas de Hero y Branca en ese barco, pudo inspirarse el marino español Blasco de Garay para desarrollar su intento de aplicar el vapor á la locomoción de las naves, si bien la fe-

cha de sus trabajos, 1540, es anterior á la impresión del manuscrito del primero y sin duda coetáneo del invento de Branca.

Garay hizo sus primeros ensayos en Málaga, en la fecha dicha, y en Barcelona los otros, tres años más tarde. En ambos casos la rueda era el medio propulsor y se asegura que en los ensayos de Málaga esas ruedas las movían veinticinco hombres; pero en los de Barcelona pretenden que la fuerza motriz era el vapor. Afirman que en este último puerto su nave *se movía sin gente*, y agregan, como posible, que la máquina empleada pudo basarse en el principio rotativo del aeolipile.



Barco del manuscrito Hastly, siglo XV.

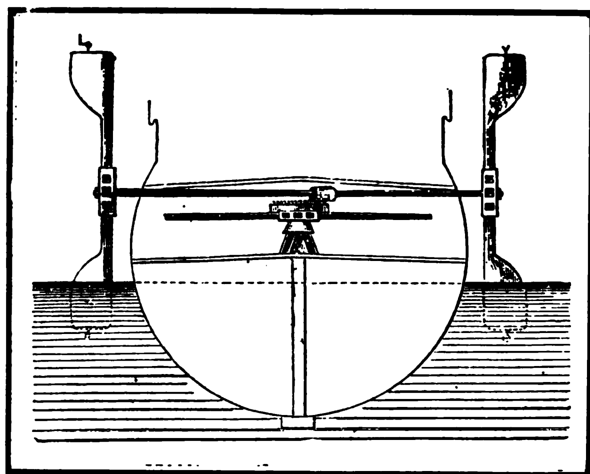
Contradiciendo el empleo de esa fuerza por Garay, dice Bergeuroth que ha examinado muy prolijamente en el archivo de Simancas cuanto pudiera referirse al empleo de vapor por aquel inventor, sin encontrar noticia de que se hubiese empleado éste en dar vuelta á las ruedas de una nave para moverla. Esto, sin embargo, puede ser verdad, sin probar nada contra los ensayos de Garay.

Debe recordarse la predicción de Bacon, citada antes, que se relacionaba con el empleo de máquinas para la navegación sin remeros. Papin propone: propulsar «buques sin remos contra viento y marea» á poco de generalizarse la máquina de Newcomen como fuerza de bombeo. Jonatham Hulls obtiene patente para aplicar la fuerza del vapor á naves que se ocuparan en sacar y meter buques en las bahías. Hulls fué seguido por Jouffroy en Francia, después de un largo intervalo, por Fitch en América y otros más, como se pormenoriza en seguida; adoptándose orientaciones más precisas desde que Fulton y Watt inventaron su motor de condensación y distribución, con lo que la navegación á vapor resultó practicable.

Se supone que el primero en emplear el vapor en trabajo regular fué el segundo marqués de Worcester, uno de los más infatigables

inventores mecánicos. Su máquina estaba destinada á elevar el agua por medio de la expansión del vapor; el invento corresponde á 1663 y lleva el Nº 68. Mr. Sourbier lo describe como capaz de elevar á cuarenta pies cuatro grandes cubos de agua por minuto á través de un tubo de ocho pulgadas de diámetro: el conde Magalottey confirma esos datos, agregando que sólo un hombre basta para mover esa máquina.

El mismo marqués decía: «es un admirable y poderoso modo de hacer subir el agua por medio del fuego, sin absorber, impeliendo. Este método no tiene límite si los calderos son fuertes. He llenado un pedazo de cañón en sus tres cuartas partes de agua, tapándole la boca y el oído, sujetándolo á un fuego constante: á las veinticuatro horas reventó haciéndose una gran grieta: así es que teniendo un modo de reforzar mis calderos por dentro y que uno se llene después del otro, he visto correr el agua como una fuente constante, elevándose cuarenta pies de alto. Un caldero de agua rarificada por el fuego hace subir cuarenta de agua fría y el hombre que atiende al trabajo sólo tiene que mover dos llaves, de manera que cuando un caldero de agua se consume el otro comienza á llenarse de agua fría y así sucesivamente. El fuego puede ser atendido por la misma persona en el intérvalo de mover las llaves».



Sección del buque de ruedas de Savery.

Es el mismo régimen de la bomba inventada por Savery y exibida en la real Sociedad de Londres, en 1698; sin aplicación manifiesta á la propulsión de las naves, si bien éste mismo Savery proyectó la nave de ruedas, movidas á cabrestante, cuyo dibujo se reproduce.

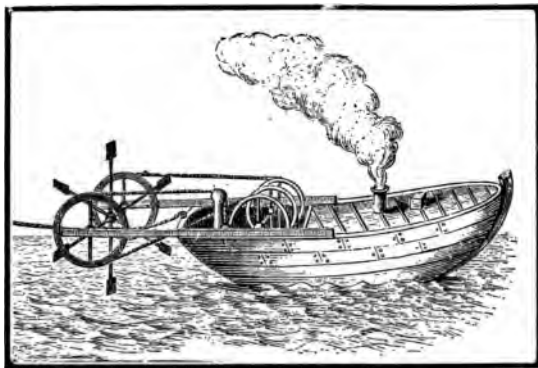
Como se vé, el barco de ruedas de Savery está basado en la colocación de las ruedas en los extremos de un eje con engranaje casi al centro, el que muerde la rueda dentada puesta en la cabeza de un cabrestante, á cuyas barras se pone la gente necesaria para producir la fuerza que precisa. Este barquito se ensayó en el Támesis.

Papin

En vista de la máquina de Savery, Papín, después de varios ensayos, que fueron otros tantos fracasos, alcanzó la concepción completa de un bote á vapor. Savery había combinado una máquina de bombear, que resultó tan inservible para este uso como para la propulsión de naves, y, además, como queda visto, una nave de ruedas movidas por un cabrestante. Papin imagina completar la nave á cabrestante de Savery con la máquina para elevar agua, del mismo inventor.

Papin, de regreso de Londres á Marburg, emprende muchos ensayos y después de quince años de labor, venciendo grandes dificultades, resolvió construir una máquina fijada á un bote: «une petite machine d' un vaisseau á roues» son sus palabras. «Es muy importante, escribía á Leibnitz el año 1707, que mi nueva construcción de buques sea puesta á prueba en un puerto como Londres, donde hay suficiente profundidad de agua para la aplicación del nuevo invento, el cual por medio del fuego hará más capaz á uno ó dos hombres de producir efecto, que algunos centenares de remeros.»

Se le ofrecieron muchas dificultades á Papin para alcanzar permiso de pasar su modelo del Fulda al Weser, pero lo obtuvo y el pequeño buque llegó hasta Münden, en donde, sin que pudiera evitarlo, fué bárbaramente destrozado por los boteros del río.



Vapor de Jonathan Hulls

Papin pidió en vano auxilio á la Sociedad Real de Londres y maltratado por el ímprobo trabajo y las decepciones, el ilustre proscrito murió dos años más tarde, dejando á otros gañanes del pensamiento la tarea de completar la idea que él había elaborado respecto de la locomoción de las naves con fuerza de vapor.

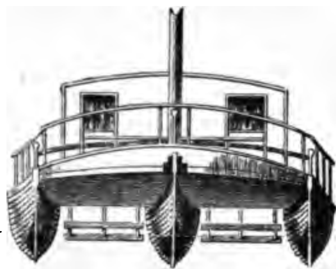
Muchos otros ensayos se habían hecho. En 1774 D'Auxirion hizo varios experimentos en el Sena. Perier hizo también uno el año siguiente y el marqués de Jouffroy construyó una embarcación que

suprimía los remos. Jouffroy, después de muchos ensayos, hizo una nave movida por ruedas que navegó en el Saona, 1783, con éxito completo, lo que presenciaron numerosas personas. El marqués pidió un privilegio por 30 años, que le fué negado. Más tarde volvió á su intento con mayor empeño, pero se le cruzó otra nave y por coronación de sus afanes solo alcanzó ser admitido en un asilo de pobres.

También Jonathan Hulls obtuvo más tarde patente del bote de su invención, cuyo dibujo se inserta antes.

Su motor actuaba por presión atmosférica y el bote llevaba dos ruedas atrás de la popa, como la usan hoy mismo las barcas planas que emplea la Peruvian Corporation para el acarreo de metales en el Desaguadero.

Al de Hulls siguieron muchos otros experimentos persiguiendo el mismo resultado en Inglaterra, Francia y Estados Unidos. Pero estuvo reservado á Watt el paso que pudiera decirse decisivo. En uno de sus paseos por el campo, Watt recordaba á Newcomen, que había mejorado algo la máquina rotativa de Savery, y cavilando sobre ambos procesos mecánicos, surgió en su mente ilustrada el doble concepto de la condensación del vapor y la aplicación de su fuerza al movimiento rotativo. Fué la gran adquisición de 1765.



Nave de tres barquillas de Miller

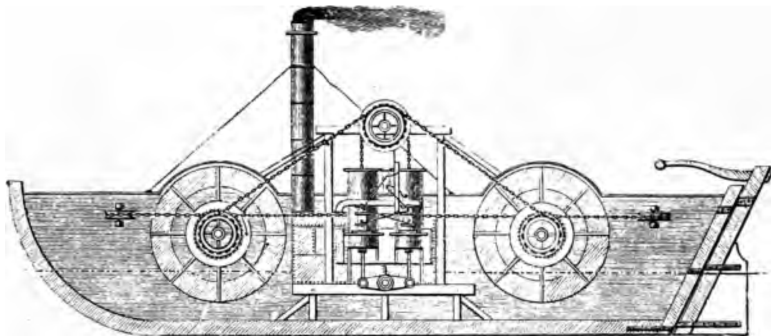
Se deben á Symington las orientaciones iniciales en el gran proceso de aplicación del vapor á la navegación. Este ingenioso mecánico se ocupaba de la locomotora terrestre cuando vino á verlo Miller, dedicado a buscar la manera de propulsar naves sin remos, por lagos y canales. Había inventado la nave de tres barquillas unidas, con ruedas á los lados de la central, que se movían por un cabrestante como en el barco de Savery; pero el procedimiento era laborioso y apenas producía una marcha pesada. Miller consultaba á Symington cómo podría abreviar el esfuerzo y hacerlo más eficaz. Symington le indicó como respuesta, la máquina que tenía ideada para mover convoys por tierra, aconsejándole su adopción.

Aceptada por Miller la propuesta, invitó á Symington á construir la máquina, asesorándole á Taylor y á la vez hizo construir un bote especial para colocar en él la máquina encargada.

Ese primer ensayo lo hizo Miller en el lago de su quinta, en Escocia. El pequeño motor de un cilindro de bronce de 4″ de diámetro,

y dos c. de fuerza, preparado bajo la dirección de Symington, colaborando Mr. Taylor como personero de Miller, fué colocado dentro del bote con ruedas, preparado al efecto. El experimento se realizó en un lago de la hacienda de Mr. Miller, en presencia de centenares de personas, en octubre de 1788, con éxito completo, navegando el buque á una velocidad de cinco millas.

El siguiente año Miller hizo construir máquina más grande de un buque de 90' de eslora. El buque se movió á una velocidad de siete millas por hora, pero ofreciendo dificultades que no ocurrieron con el modelo pequeño. Miller dió luego de mano á esto y así pasaron diez años, mientras muchos inventores presentaron distintos proyectos, obtuvieron patentes y las abandonaron.



Primer motor naval de Symington

En 1801, buscaba lord Dundas la manera de hacer embarcaciones en los canales que dirijía, y sabedor de los ensayos anteriores en que Symington estuvo ocupado, le solicitó un remolcador, que éste construyó, bautizándolo con el nombre de una hija del lord: *Charlotte Dundas*. Este buque, cuya prueba en viaje hasta Glasgow dió un resultado magnífico, se ocupó en remolcar buques al puerto y halarlos por el canal del Forth al Clyde. Symington había mejorado su máquina, arreglando su movimiento directo, en el que el vapor actuaba á cada lado del pistón, según el método inventado por Watt, cuya patente había espirado.

Tan completo resultó el poder del *Charlotte* que un día de 1802 en que soplaba un viento tan fuerte que ninguna lancha podía ir contra la corriente y el viento, ese vapor pudo ir al puerto Dundas desde una exclusa á 19 millas de distancia, remolcando las barcas de 70 toneladas *Active y Eufemia* en sólo seis horas.

Lord Dundas, muy satisfecho con tan completo éxito, pidió ocho naves semejantes, con lo que Symington debía ver justamente recompensados sus desvelos. Surgió sin embargo otra dificultad: la explotación del *Charlotte* ofrecía el inconveniente de que el movimiento que causaban las ruedas en las aguas destruía las paredes del canal de manera tan alarmante, que obligó á retirar el remolcador, el cual quedó abandonado por muchos años en una especie de rada ó placer que hacía ese canal. Se dice que sólo



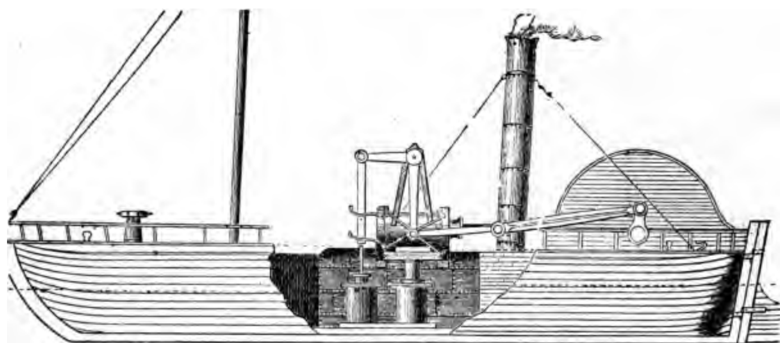
Lancha á vapor Miller

perseverancia faltó á Milier, Taylor y Symington para que el éxito más completo coronara sus laudables esfuerzos; pero ellos no podían exceder á la voluntad de Miller primero, y luego al apoyo de lord Dundas, quién creyó suficientes los millares de libras esterlinas empleados en el asunto.

*
* *

Respecto al daño que el *Charlotte* hacía en el canal no parece que se le atribuyera por el solo efecto de la novedad. En este propio mes de setiembre de 1907 el *Chambers's Journal* trae un interesante artículo que informa acerca de la aplicación en Bélgica y Alemania de la electricidad para el halage, á fin de evitar en los canales las olas y consiguiente destrucción de bordes, que causan las naves de locomoción propia. Esos daños deben ser tan evidentes que para evitarlos no han titubeado las empresas de trasporte en hacer instalaciones costosas á lo largo de los canales para facilitar dicho halage, tra-

tándose de instalar ahora ese sistema en la vía de agua que vá de la importante ciudad de Leeds á Liverpool. La instalación se explica con solo indicarla. En un principio se usó una locomoción de trolley, surtida por un alambre sobre postes y corriendo por una pista labrada en el malecón, sistema que resultaba más caro que el carril de hierro por demandar gasto crecido de conservación; en consecuencia se han adoptado los rieles. Como es imposible que las locomotrices remolcadoras se crucen, cuando se encuentran dos caminando en sentido inverso cambian esas remolcadoras y cada una vuelve hacia el punto de donde venía antes del encuentro. En algunos casos



Maquinaria del *Charlotta Dundas.*

estas instalaciones tienen doble carril y alambre, uno á lo largo de cada orilla del canal, con lo que se gana tiempo, ahorrando el trabajo de cambiar remolcadora.

Algunos años después de Symington, Henry Bell, de Glasgow, que había presenciado los experimentos en el canal, 1789, acompañando á Fulton en su visita al *Charlotte Dundas*, hizo fabricar un vapor que llamó *Cometa*, lanzado en el Clyde y se hizo así el padre de la navegación á vapor en Inglaterra. En 1812 el *Cometa* navegaba entre Greenock, Glasgow y Halensburg.

Fulton

En América el primero en estudiar la navegación fué John Fitch, de Filadelfia, en 1786, año en el que hizo navegar en el río Delaware un bote con seis remos á cada lado y en 1790, un buque de pasajeros, que recorrió en seis meses más de dos mil millas, á una velocidad media de siete y media por hora.

Mas fué de Roberto Fulton el honor de la primera aplicación práctica del vapor á la navegación. Además de Fitch, Stevens, Livinsgton y otros la habían estudiado cuando tocó el turno á Fulton. Sus estudios se fijan hacia 1793, fecha en la cual hizo un viaje á Escocia, visitó la abandonada *Charlotte* y obtuvo dibujos de su maquiria, que pudo comparar con sus recuerdos del buque de Fitch, que le había impresionado mucho.

Roberto Fulton nació en Lancaster, Pensilvania, en 1765. Fué desde temprano muy estudioso, de inteligencia precoz y en sus primeros tiempos pintaba retratos en Filadelfia. En 1786 fué á Londres recomendado al duque de Bridgewater y á lord Stanhope, con cuyas influencias pudo estudiar ingeniatura civil.



El *Cometa* pasando Dumbarton, Escocia.

En 1793 estuvo asociado á un proyecto de mejora de la navegación por canales, lo cual le hizo familiar la idea de usar el vapor como fuerza para la propulsión de las naves. De 1797 á 1804 residió en París con Mr Joel Barlow, embajador americano en Francia y en este período inventó un submarino (torpedo) designado para la guerra naval. Excitó la atención del gobierno francés, y Bonaparte, primer cónsul, comisionó á Volney para examinarlo, haciéndose en 1801 varios ensayos en Brest. El submarino podía descender á cualquiera profundidad y ascender de nuevo. En cierta ocasión estuvo sumergido cinco horas contínuas. No podía vencer corrientes fuertes por deficiencia de la máquina, que había pedido á Watt, sin obtenerla, por creer éste que se trataba de un elemento de combate contra los buques ingleses. En la carta-pedido, dice Fulton: «el objeto de mi investigación es ver si puedo encontrar cómo aplicar un motor al trabajo de los botes en nuestros grandes ríos de América. Las personas que han hecho estos ensayos han principiado por lo que ellos llaman mejorar la máquina de Watt, pero sin tener la menor idea de la física que se halla escondida de los observadores comunes. Estas mejoras me parecen á mi como las del preceptor á quién sorprendió Alcibiades corrigiendo á Homero, para uso de sus discípulos. Su mal éxito en esto y el no haber encontrado la manera de *afirmarse en el agua*, son

las razones por las que todos han fallado. Como durante mis experimentos de navegación submarina he encontrado un modo excelente de *agarrarme en el agua*, quiero aplicar la máquina á este movimiento. La única cosa que se necesita es arreglarla de modo que sea tan liviana y compacta como sea posible.»

Las noticias sobre el poder destructor del *Nautilius*, nombre que Fulton puso á su submarino, causaron, como se dice antes, la desatención del pedido; pero luego que ofreció el autor su invento al gobierno inglés, desaparecido el motivo cívico que inspiraba la conducta del fabricante, entraron en relaciones de negocio.

El gobierno francés se excusó de patrocinar este torpedo y el inglés, que también lo hizo examinar, tampoco se entusiasmó por adquirirlo. Sin embargo, en la prueba de Brest, que presenció el almirante Villaret, pudo anotarse que se consiguió volar un bote en la bahía. Un segundo ensayo en París, en el Sena, obtuvo de la comisión nombrada por Bonaparte, informe muy favorable.

Después de la visita de Fulton al *Charlotte*, en Escocia, en donde recogió minuciosas informaciones de Symington, que puso en marcha su barco para complacerlo, de regreso á París, se encuentra con Mr. Roberts Livingston interesado como él en la navegación á vapor y ambos construyen un bote para probarlo en el Sena; pero el peso de la máquina parte el bote en dos y todo se hunde. Fulton insiste, repite el laborioso ensayo y en 1803 agasaja á los parisienses con el espectáculo de un pequeño bote movido á vapor y remolcando otros dos. Un cronista presencial describe el hecho así: «Un bateau mû par des rues comme un chariot»: un bote movido por dos ruedas como una carroza.

De este hecho histórico resulta el primer ensayo de navegación á vapor de Fulton realizado en aguas francesas, lo que explica la solicitud, en Francia, de honrar una gran efeméride americana con la celebración en Burdeos de una Exposición Marítima Internacional para solemnizar el centenario de la navegación á vapor inaugurada por Fulton, en el Hudson, el año 1807; causa del honroso encargo con que se ha favorecido al autor de estos borrones.

Asociado otra vez con Livingston ex-embajador americano en Francia, Fulton regresó á su país en 1806, empeñado en la construcción del buque á vapor, que llamó *Clermont*, de 150 toneladas. La máquina la construyó, en Inglaterra, la fábrica de Boulton y Watt, en 1805 y el *Clermont* alcanzó al principio á hacer cuatro millas por hora, andar que aumentó á siete poco después. La máquina era de 19 caballos de fuerza, el cilindro de 24 pulg. de diámetro, con tiro de 4 pies. Las dimensiones de esta máquina tenían toda la semejanza

posible á las del *Charlotte Dundas*, de Symington por lo que Mr. Woordcroft dijo: «tal semejanza de dimensiones no se puede imaginar que sea accidental.»

Cualquiera que fuese el pensamiento contenido en la interlinea anterior, es lo cierto que el *Clermont* entabló desde luego sus viajes regulares entre Albany y New York, lo que hace á Fulton el primero en establecer la navegación á vapor.

Un opúsculo de Docteur tratando estas materias, consigna una anécdota de la que puede desprenderse que el inventor, de fama universal, obtuvo mediocre resultado precuniario de su invento. Dice que en el servicio de pasajeros que hacía el *Clermont*, sube un viajero francés y va á pagar el precio del viaje: seis fuertes. Sólo había en la cámara un hombre para recibir el dinero: Fulton. El francés paga el pasaje y le extraña la actitud muda y fría del cobrador. De repente le dice éste: «Dispénseme Ud; estaba pensando en que éste es el primer dinero que recibo por todos mis trabajos acerca de la navegación. Mucho desearía tomar con Ud., en memoria de este suceso, una botella de vino; pero soy demasiado pobre para ofrecérsela.»

Samuel Smiles, en su obra destinada á los trabajos mecánicos de Boulton y Watt. termina su revista de las varias estancias notables de desarrollo de la navegación á vapor, con este resumen:

«Se observará lo gradual que ha sido la invención del buque á vapor. Se ha desenvuelto paso á paso, por muchos hombres, en muchas edades. Primero tenemos á Blasco de Garay haciendo experimentos con ruedas en la bahía de Barcelona hace 300 años, la resurrección probablemente de algún método viejo y casi olvidado de propulsar embarcaciones; después la repetición del experimento por el príncipe Ruperto y Savery en el Támesis, pasados más de 150 años; posteriormente la invención de Savery de su máquina á vapor, seguida por la idea de Papin de combinar la máquina con las ruedas y la construcción por último de un modelo para ilustrar su practicabilidad. Sigue luego la patente concedida á Jonathan Hulls para su buque á vapor, en el que la máquina fué trabajada por presión atmosférica, seguida de numerosos inventores con el mismo objeto en Inglaterra, Francia y América. La invención de la máquina de condensación de Watt y su aplicación al movimiento rotativo fué el siguiente gran paso. La resurección por Miller de los experimentos con ruedas fué el paso para la aplicación por Symington de la idea de Papin, de combinar la máquina á vapor con las ruedas, la que al fin logró con éxito en la *Charlotte Dundas;* y finalmente la invención fué aplicada á usos prácticos por Fulton y Livingstone en América y por Henry Bell en Escocia. Pero debe reconocerse como evidente gran verdad, que

no fué sino cuando la invención de James Watt se aplicó á los usos de la navegación á vapor, que su practicabilidad quedó establecida como un éxito asegurado. Hasta entonces todos los experimentos hechos habían sido éxitos incompletos y aunque cada uno avanzaba respecto de los anteriores hácia el gran resultado perseguido, era solo paso á paso, y hasta este día (1865) las máquinas construídas según el principio de Watt continúan siendo el gran poder motriz tanto para la navegación de ríos como de oceanos.»

La *Scientific American* dice ahora en un artículo de su número de agosto 31 de 1907:

«El título de Fulton para ser considerado el padre de la navegación á vapor conviene con los de todos los inventores de primer rango en el terreno especial de sus investigaciones. El *Scientific American* ha sostenido siempre que si algún individuo debe ser escojido de entre todos los que están asociados al desarrollo de una gran invención cuyo nombre debe llevar en los siglos venideros, la designación debe caer sobre el hombre que recoge todos los trabajos progresivos de sus predecesores, los estampa con su originalidad inventiva y los dá al mundo en una forma práctica de aprovechamiento. Es sobre estos principios de selección que Bessemer es conocido como padre de la industria moderna del acero; Edison de la luz eléctrica; Westinghouse del breque automático ó de aire comprimido; Marconi de la telegrafía inalámbrica; Spragne del carro de trolley; y Parsons de la turbina de vapor. Con igual imparcialidad, la historia ha convenido en llamar á Fulton el padre de la navegación moderna á vapor. Al hacer esto no se ha querido deprimir los trabajos de inventores anteriores: de William Henry, que en 1763 trabajó en este asunto y construyó un vapor propelido por ruedas; de Fitch y Ramsey que hicieron excelente trabajo en los últimos años del siglo XVIII y el último pero no menos importante de Stevens. En verdad, si hay algún inventor en América que á fuerza de trabajo propio se acercó mucho á Fulton es Stevens, quien en 1804 corrió un yate á vapor desde la batería á Hoboken y tres años después corrió el *Phoenix* á New Brunswick y menos de un año después del viaje del *Clermont* de ida y regreso á Albany, corrió el mismo *Phoenix* á Philadelphia por mar, llevándose así la palma de inaugurar la navegación de alta mar. Sin embargo, el concurso de opiniones de aquellos que han hecho cuidadosas investigaciones históricas, cede á Roberto Fulton la distinción de colocar en ruta regular, navegando á itinerario, el primer vapor práctico de pasajeros. El *Clermont* no fué meramente un modelo de inventor, era una nave fuerte, diseñada y construída para un fin especial; y en su primera expedición ofrecía cuantas con-

diciones concurren á un éxito brillante. El modelo más auténtico del *Clermont* que se conoce, existe en el museo nacional de Washington. Una mirada casual es suficiente para mostrar al arquitecto naval la fuerte influencia que el *Clermont* ha ejercido en el diseño posterior de los buques del río Hudson.»

Según datos del mismo Fulton, su buque tenía 150 pies de eslora, 13 de manga y 7 de puntal, siendo su calado 28 pulgadas. El plan de distribución muestra una cocina en la proa, atrás de ésta el rancho de la tripulación con una escalera que conducía á la cubierta de proa. Atrás del cuarto de caldero estaba la cámara de caballeros y al extremo de popa se encontraba la cámara de señoras. El acceso á la cubierta desde estas dos cámaras se hacía por medio de una escalera situada entre las dos, en un vestíbulo separado, adonde se entraba por dos puertas distintas.

Es evidente que hasta en este buque primitivo se hizo todo esfuerzo para darle la separación posible dentro de sus pequeñas dimenciones. El primer viaje del *Clermont* se hizo desde el embarcadero de Paulus Hook conocido ahora con el nombre de Barclay Street. Que Roberto Fulton tenía conciencia desde ese tiempo de la importancia histórica de su hazaña, lo demuestra la carta que escribió al editor de *American Citizen*, en la que le dice:

«Señor: Llegué esta tarde á las 4 de Albany en el vapor. Como el éxito de mi experimento me dá mucha esperanza de que estos botes serán de gran importancia para mi país, para evitar opiniones erróneas, y satisfacer á los amigos de las mejoras útiles, tendrá usted la bondad de publicar la siguiente exposición de hechos:—Salí de New York el lunes á la una y llegué á Clermont, residencia del canciller Livingston, á la una del martes. Tiempo 24 horas. Distancia 117 millas. El miércoles salí de la residencia del canciller á las nueve de la mañana y llegué á Albany á las cinco de la tarde. La suma es 160 millas en 32 horas ó sea cinco millas por hora. El jueves á las nueve de la mañana salí de Albany y llegué adonde el canciller á las seis de la tarde; salí de allá á las siete y llegué á New York á las cuatro de la tarde 160 millas, igual á cinco millas por hora. En todo este camino, tanto al ir como al regresar, el viento estuvo en contra; ninguna ventaja podía derivar de mis velas: el total ha sido, pues, hecho con el poder de la máquina á vapor.»

Encontrado el carril conveniente la navegación á vapor se desarrolla, ganando cada día nuevas ventajas en sus medios de acción y en su aprovechamiento. El progreso es tal que en 1820 se establece una línea de paquetes entre Holyhead y Dublin. El año 1838 es memorable en este servicio: salen el *Sirius* de Cork y *Great Western*

de Bristol el 4 y 8 de abril respectivamente y llegan á Nueva York el día 23, adelantando el *Sirius* 15 horas, y empleando en el viaje, por consiguiente 19 y 15 días respectivamente.

Más tarde el tiempo empleado en ese viaje es de ocho días y hoy de CUATRO DÍAS. El *Clermont*, de 150 toneladas, ha sido reemplazado por vapores como los de la compañía Cunard, de 30,000 y 40,000 toneladas y el tiraje de siete millas por veinte y veintiseis.

La hélice

El vapor de ruedas, al estilo del *Cometa*, que en los primeros tiempos parecía un éxito completo, manifestó pronto inconvenientes bien saltantes, y los inventores se ocuparon de buscar con que reemplazar ese sistema de propulsión. El de tornillo ó hélice se ensayaba ya en la primera mitad del siglo XVIII; por lo menos Bougner en su *Traite de Navire,* escrito en 1746, hace mención de un aparato de brazos giratorios, como aletas de molino de viento, que se usaban para la propulsión de buques.

En 1751 el notable matemático Daniel Bernouilly, describe y dá el dibujo de una hélice. En 1770 James Watt menciona la hélice en carta dirigida al doctor Small, quien en respuesta le dice haberla probado.

En 1776 el americano D. Bushwell, describiendo un submarino, detalla la hélice como el mecanismo más apropiado para moverlo.

En 1802 el doctor Shorter, mecánico inglés, hizo público un proceso de aplicación del tornillo á la locomoción naval, pero su descubrimiento quedó rezagado porque la aplicación del vapor á esa locomoción no se acentuaba aún y la rueda parecía lo más seguro y eficaz; convicción que se mantuvo unos treinta años.

En 1804 J. Stevens probó en Nueva York mover con hélice un buque provisto de una máquina de Boulton y Watt. Parece que éste fué el ensayo más formal hasta entonces de la hélice como mecanismo propulsor; pero su adopción está más particularmente ligada al nombre de Mr. Francisco Smith, un hacendado de los alrededores de Londres.

Mr. Woodcroft patentó una hélice el año 1832 y cuatro años después patentó otra Smith, mejorándola en 1839. Este y Ericsson, inventor americano, hicieron en el Támesis un ensayo de embarcación movida por tornillo, con un pequeño vapor de hélice de cuarenta y cinco piés de eslora, ocho de manga y veintisiete pulgadas de calado.

Este vaporcito remolcó al *Toronto*, buque de 630 toneladas, contra una corriente de cuatro y medio nudos.

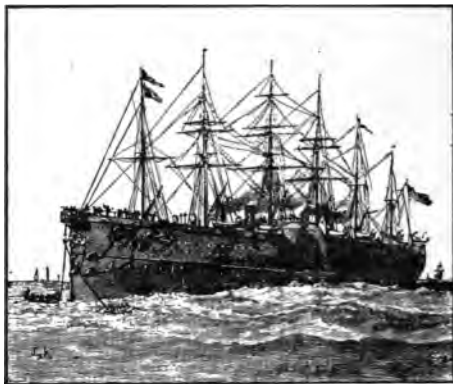
Este mismo año 1839 un caballero americano hizo construir en Inglaterra el *Robert Stockton*, de hélice, en el cual regresó á Estados Unidos.

Al fin, en 1840, Mr. Smith hace construir á hélice un buque de 232 toneladas y 80 caballos, que denominó *Arquimides*; y embarcado en él fué de puerto en puerto, venciendo en todas partes la resistencia que la rutina oponía á la hélice.

El almirantazgo inglés, que le había negado todo apoyo, cedió entonces, acordando la construcción del *Rattler*, que sirvió de estudio para adoptar la resistida innovación.

El honor de haber inventado la hélice puede adjudicarse á muchos, pero es exclusivamente de Mr. Smith el de hacer admitir y haber generalizado su uso en escala mayor.

La última palabra en esta admirable evolución mecánica pareció pronunciada con la construcción, en 1857, del gran vapor *Great Eastern*, cuya obra acometieron Russell y Brunell en 1855, no sin que sus desusadas proporciones dejaran de motivar críticas acerbas y hasta burlas, que el tiempo se ha encargado de declarar ineptas. Se habían agrupado en este enorme vaso todos los medios conocidos de propulsión, como puede verse en el dibujo.



El *Great Eastern*

Seis mástiles, de fierro Lowmoor los dos de popa, más pequeños y de acero los otros cuatro, así como de alambre de acero la jarcia fija, y además, la ya clásica rueda y la hélice, todavía en lucha con aquella, de 25 pies 9 pulgadas. Las máquinas de las ruedas las fabricaron Scott Russell & C°, eran cuatro cilindros compound de ocho pies y tiro de 7½; fuerza nominal 1750 caballos é indicada 7004. El motor de la hélice se movía por medio de dos cilindros de 6 piés 1 pulgada de largo y tiro de cuatro y medio piés, poder nominal de 1000 caballos é indicado 3900. Revoluciones 60 por minuto. Capacidad para 11379 toneladas de carbón. Sus características eran: eslora entre perpendiculares 707 pies, 9½ pulgadas, y 726' 9" en cubierta: manga 76 pies 3 pulgadas;

puntal, desde la quilla á la cubierta más alta, 60 pies; tonelaje bruto 25000 toneladas; desplazamiento 27.650.

Su gran salón tenía 200 piés de largo por cuarenta de ancho y se instalaban en él, con toda comodidad, 650 pasajeros. Solo fierro lowmoor se empleó en la construcción, que resultó grande y muy fuerte, si bien su arquitectura en general no resistía la comparación, en lo relativo á belleza, con los esbeltos trasatlánticos de hoy.

Tanto lujo de fuerza motriz no alcanzó tampoco á dar al *Great Eastern* la apetecible velocidad, que quedó reducida á 13 nudos. No obstante sus grandes progresos, la mecánica industrial mantenía grandes reservas y el tremendo leviatán dejaba mucho que desear en su marcha, que no respondía á los elementos agrupados para hacerla rápida.

Había además predisposición adversa. Después del primer viaje se suprimió el servicio de pasajeros, para destinarlo sólo al de carga; pero todavía distaba de esa actualidad el desarrollo comercial que hoy existe y tampoco correspondió. Hizo luego un viaje al oriente, también sin resultado lisonjero y permaneció algún tiempo inactivo hasta que fué empleado en tender el primer cable submarino que puso á Londres al habla con New York.

Más adelante, el primer leviatán que ha flotado en el mundo entero, al ancla en el Mersey (Liverpool) se convirtió en el más elegante café-concierto que se ha mecido en las aguas de este río.

Por mucho tiempo fué el gran tipo de leviatán: hoy es sencillamente un aborto que se adelantó á su época y hasta por sus dimensiones, en su tiempo gigantescas, ha pasado á ocupar categoría secundaria.

La turbina

Puestos en el carril de los mejoramientos mecánicos, su desarrollo parece ilimitado. Después de reemplazar las ruedas con la hélice se trata de suplir los cilindros con la rueda hidráulica, perfeccionamiento del chorro de vapor sobre la turbina. La turbina naval fué inventada por el H. C. A. Parsons y lleva su apellido. En 1894 se hizo el primer ensayo en grande con la torpedera TURBINA, construida por Parsons y vendida al gobierno inglés, que con el buen suceso de este primer ensayo construyó los *destroyers* llamados *Biper* y *Cobre;* el primero de los cuales obtuvo una velocidad de 36'86 nudos por hora, equivalente á 42'5 millas que fué hasta diciembre de 1906 el *record* de rapidez en las naves del mundo entero.

La Compañía Cunard, de su parte, ha mandado proveer de máquinas de turbina sus magníficos vapores gemelos *Lusitania* y *Mauretania*, ambos hoy á flote, probados los dos y de los cuales el primero ha rendido más de un viaje á Nueva York, uno de cuyos periódicos especiales se expresa al respecto así:

«El *Lusitania*, cuya llegada á Nueva York ha causado un furor que no puede apreciarse con exactitud sin regresar al día en que el *Great Eastern* entró á ese puerto, singularizó su llegada rompiendo el *record* desde Queenstown á Sandy Hook, habiendo mantenido el promedio de andar más alto al de cualquier otro buque en su viaje virginal trasatlántico. El más alto *record* anterior fué alcanzado por el vapor alemán *Deutschland*, que en 1904 cubrió la distancia entre Queenstown y Sandy Hook en 5 días, 7 horas y 23 minutos. El *Lusitania* ha superado estos números haciendo igual carrera en 5 días, 54 minutos, que dá un ahorro de 6 horas 29 minutos.



El Lusitania de proa.

La mayor velocidad en viaje occidental la alcanzó el *Kaiser Wilhelm II* con un promedio de 23.58 en la distancia de 3,050 millas entre Cherburgo y Nueva York, haciendo el viaje en 5 días 18 horas.

Es muy sugestivo el alto grado de desarrollo que ha alcanzado la travesía del Atlántico recordando el recorrido del *Lusitania* en su viaje virginal, habiéndose fijado con varias semanas de anticipación la hora en que soltaría la boya en el puerto de salida y aquella en que volvería á tomarla en el de su llegada.

Satisfaciendo los deseos de Mr. Vernon H. Brown, el agente general en Nueva York de la Compañía Cunard, ésta decidió que el buque navegara á una velocidad tal que pudiera llegar á la barra, afuera de Sandy Hook, á las 8 de la mañana del viernes, con una marea alta, y es significativo el que, á pesar de algunas demoras por neblina, debido á su reserva de velocidad, el *Lusitania* pudo llegar al lugar antes dicho á las 8 h. 5 m. de la mañana indicada.

No se hizo ningún esfuerzo porque excediera el buque al promedio de 23 nudos. Se preguntará con razón: y si una velocidad de 23 nudos fué bastante para que el *Lusitania* llegara á Nueva York en el tiempo indicado ¿cómo se justifican los esfuerzos hechos para llevar sus máquinas y calderos á la alta capacidad revelada en las pruebas y que le aseguran 2 ½ ó 3 nudos más? La respuesta es obvia. «Cuando todas las partes movibles de la máquina hayan llegado á un perfecto ajuste y los centenares de personas, caldereros ó mecánicos, que concurren al funcionamiento de la maquinaria estén familiarizados con su funciones, el *Lusitania* hará forzosamente 25' 5 nudos y estará en dique los jueves en la tarde. Esta es una espectativa muy razonable, recordando el andar producido en la prueba, que fué realizada en más de 1,000 millas y que en recorridos más cortos ha alcanzado 26' 5 nudos. Durante el viaje virginal á que se refieren estas líneas, se ensayó varias veces el andar máximo, dando siempre 26 nudos ó algo más.

La ventaja incidental de una máxima velocidad es la de que, aunque un buque no la use en todo el viaje, tiene una reserva con que compensar las demoras que pueden causar el mal tiempo ó la neblina.

Así es que, por su gran tamaño y velocidad, el *Lusitania* no sólo podría mantener una velocidad de 20 ó 21 nudos contra vientos y mares muy fuertes, sino que, una vez pasado el mal tiempo, utilizando toda su fuerza podría recuperar el tiempo perdido y llegar á puerto en su hora de itinerario.

Desde luego, este vapor gigantesco no es el primero en usar la turbina en vez de máquinas recíprocas: el *Carmania*, de la misma Compañía, se había anticipado, pero éste no corresponde al tipo de vapores veloces y sólo puede estimarse como uno de los costosos ensayos que han precedido á los leviatanes de que se trata, sirviéndole de estudio previo.

Comparando el buque gigantesco de Brunell, el *Great Eastern* con el *Lusitania*, tenemos el desarrollo habido en las naves á vapor entre 1858 y 1907.

El *Great Eastern* tenía 689' de eslora, 83' de manga y 27,000 toneladas. El *Oceanic* 685' de eslora, 68' de manga y 28,000 toneladas, Sigue á éste en tamaño el *Kaiser Wilhelm II* con 678' entre perpendiculares, 72' de manga y 26,000 toneladas de desplazamiento; pero en el largo total excede al *Oceanic* en un pie, pues mide 706' contra 705' que alcanza el *Oceanic.*

En cuanto al poder y velocidad de estos grandes trasatlánticos, la tabla que va á la vuelta, es de positivo interés. El poder combinado de ruedas y hélice del *Great Eastern* era 7,650 caballos y su ve-

CARACTERISTICAS DE LOS GRANDES TRASATLANTICOS

NOMBRE.	FECHA	DIMENSIONES. Eslora entre perpnlrs.	Manga	Puntal	Calado	Desplazamiento.	CILINDROS. Dáimetro en Pulgadas.	Prsión de trabajo.	Caballos de fnerza indicados	Velocidad de prueba.
		pies	pies pulg.	pies pulg.	pies pul.	tons.		lb.		nudos
Great Eastern.	1858	680	83 0	57 6	25 6	27,000	{ Hélice–4 de 84." .... Ruedas–4 de 74"	30	7,670	14.5
Britannic......	1874	455	45 0	36 0	23 6	8,500	2 de 48" y 2 de 83"	70	5,500	16
City of Rome..	1881	543	52 0	38 9	22 0	11,230	2 de 46" y 3 de 86"	90	11,900	18.28
Umbria	1885	500	57 0	40 0	22 6	10,500	1 de 71" y 2 de 105" ...	110	14,321	20.13
París..........	1888	528	63 0	41 10	23 0	13,000	2 de 45"–2 de 71" y 2 de 113	150	20,000	21.8
Teutonic......	1890	565	57 6	42 2	22 0	12,000	2 de 43"-2 de 68" y 2 de 110	180	19,500	21
Campania......	1293	600	65 0	41 6	23 0	18,000	4 de 37"–2 de 79" y 4 de 98	165	30,000	22.01
St. Louis......	1905	536	63 0	42 0	26 0	16,000	4 de 28"–2 de 55" y 6 de 79"	200	18,000	21.08
Kaiser Wilhelm der Grosse...	1897	625	66 0	43 0	28 0	20,880	2 de 52"-2 de 89" y 4 de 96"	178	30,000	22.75
Oceanic........	1899	685	68 5	49 0	32 6	28,500	2 de 47-2 de 79" y 4 de 93"	192	27,000	20.72
Deutschland...	1900	662.9	67 0	44 0	29 0	23,620	4 de 37" - 2 de 74" - 2 de 104" y 4 de 10" ...	220	36,000	23.75
Kronprinz Wilhelm........	1901	663	66 0	43 0	29 0	21,300	4 de 34 - 2 de 69" – 2 de 98" y 4 de 102".....	213	36,000	23.57
Kaiser Wilhelm II......	1903	678	72 0	52 6	29 0	26,000	4 de 37"- 4 de 49" – 4 de 75" y 4 de 112"......	225	38,000	23.5
La Provence...	1906	597	64 7½	41 8	26 9	19,160	2 de 47" - 2 de 79" y 4 de 81"	200	30,000	22.5
Lusitania	1907	760	88 0	60 4½	33 6	38,000	Turbinas	195	68,000	25.5

locidad máxima 14'5 nudos. El *City J. Rowe*, que salió en 1881, se puede llamar el primero de los vapores de línea de gran tamaño, pues tenía 543' entre perpendiculares y 11,230 toneladas, con una fuerza indicada de 11,200 caballos, siendo su máxima velocidad 18'23 nudos. En el *Umbría*, 1887, de 500' entre perpendiculares y 10,500 toneladas de desplazamiento, la Compañía Cunard tuvo la satisfacción de producir el primer buque que mantenía una velocidad de más de 20 nudos al través del Atlántico, llegando hasta 20'18. Después vino el *París*, en 1888, el primer buque de dos hélices, con velocidad de 21'8 nudos, que se obtuvo con una fuerza de 20,000 caballos. El próximo en romper el *record* fué el *Campania* de la Compañía Cunard, con una eslora de 600' entre perpendiculares, 18,000 toneladas y 30,000 caballos de fuerza para 22'01 nudos de velocidad.



El Lusitania de popa.

En 1897 la Compañía North German Lloyd entró en la competencia con su excelente vapor *Kaiser Wilhelm der Grosse* de 626 entre perpendiculares. Tenía 20,880 toneladas desplazamiento, 30 mil caballos y subió el *record* á 22'5 nudos promedio. El *Deutschland*, de la Compañía Hamburg American, 1904, le quitó el *record*: medía 663' de eslora entre perpendiculares, 23,620 toneladas de desplazamiento y 38,000 caballos de fuerza, que le procuraban una velocidad de 23'5 nudos, é hizo el viaje de Plymouth á Nueva York en 5 días, 7 h. 38 m. Esto fué igualado y superado por el *Kaiser Wilhelm II*, con 40,000 caballos de fuerza y una fracción sobre 23'5 nudos. El *Lusitania*, en su viaje de prueba de 1.200 millas ha alcanzado un promedio de 26'4 mudos. Para obtener ese andar sus máquinas desarrollaron el poder enorme de 65,000 caballos. El *Lusitania* y su gemelo el *Mauretania* fueron construídos, entre otras cosas, con el objeto preciso de recuperar el *record* del Atlántico, que fué quitado á las compañías inglesas por las alemanas, que lo retuvieron diez años. Los dos buques fueron construídos con asistencia del almirante

británico, tanto financiera como profesional; pues el gobierno inglés adelantó la suma de 13'000,000 de pesos para la construcción de los dos buques y garantizó el pago de una suma considerable para que ellos llevaran la mala real. Estos buques los retendrá su gobierno en tiempo de guerra y se han construído de manera que en poco tiempo puedan ser aplicados á este objeto. Para servir como cruceros era necesario que tanto su aparejo de gobierno como las máquinas fuesen protegidas, y que sus cubiertas estuviesen reforzadas para el montaje de una batería de cañones de tiro rápido: y en efecto el aparejo de gobierno queda completamente sumergido y las máquinas, que resultan bajo la línea de agua, quedan separadas de las paredes exteriores del casco por carboneras laterales con doce piés de carbón á todo lo largo de dichas máquinas y sus calderos. Los buques están provistos de doce plataformas para montar igual número de cañones de tiro rápido de 6" y 50 calibres. Con este armamento y protección, además de su habilidad para mantener una velocidad de 24'5 á 25'5 nudos por hora, estos buques deben ser capaces de alcanzar y capturar cualquiera de los exploradores rápidos, y á una gran porción de los cruceros rápidos protejidos y *destroyers* de cualquiera enemigo probable. Para servicio de exploración deben ser de gran utilidad.

Cuando se decidió construir dos buques de 25 nudos, se comprendió que necesariamente tenían que ser de tamaño excepcional, forma refinada y de un sistema de propulsión diverso del de la máquina recíproca. Por eso se dióatención preferente á la turbina, y los esfuerzos unidos del cuerpo técnico del almirantazgo y el de los dos grandes astilleros Swan Hunter, en el río Tyne y John Brown y Cª en el Clyde, resolvieron el problema del tamaño, modelo y poder necesario de los nuevos buques. Una complicada série de ensayos se hizo en los estanques del almirantazgo y por los dos astilleros, deduciéndose de ellos que se construiría buques de tamaño y poder sin precedente. Tienen estos buques de eslora casi 800', de manga 88', de puntal 33'5 á 37.5',68000 caballos de fuerza y capacidad en sus carboneras para 7,000 toneladas de carbón, de las cuales consume 1,100 toneladas diarias en sus 193 hornillas. Sus nueve cubiertas están comunicadas por elevadores dobles para los pasageros, de los que acomoda 540 en primera, 460 en segunda y 1,200 en tercera, cuyo total unido á los 800 tripulantes de su equipaje, eleva á tres mil el número de personas á que está destinada cada una de estas fastuosas villas flotantes. El expléndido comedor de cada uno admite cómodamente 400 pasageros y tienen *restaurants*, baños, servicio inalámbrico y telefónico, centros sociales y de lectura, salas de fumar y cuantas comodidades pueden desearse. Pesan sus anclas ocho toneladas y la mena de sus cadenas

las turbinas necesitan el ajuste y alineamiento de no menos de tres millones de láminas para los cubos.

Veinticinco nudos por hora ha sido por mucho tiempo una máxima velocidad á que no se esperaba poder llegar en grandes buques trasatlánticos y fué sólo cuando la turbina marítima comenzó á mostrar sus propiedades, que la construcción para esa velocidad principió á tomar forma en el cerebro del arquitecto naval.

Las pruebas oficiales del *Lusitania* ocuparon cuarenta y ocho horas consecutivas, que empleó en rodear Irlanda. Saliendo del Clyde y regresando al Mersey, alcanzó un promedio de 25'5 nudos en un trayecto de 300 nudos, en el que su andar fué 25'45; siendo decididamente esa la prueba más severa á que se ha sujetado antes una nave. El *Mauretania*, á su vez, dió 26 nudos y una fracción, por lo que teniendo en cuenta ese exceso de dos tercios á un nudo de velocidad sobre la de su gemelo,en la prueba, es más intensa la ansiedad que hoy existe por saber si en el viaje inter-atlántico que va á emprender, conserva igual superioridad y quita el *record* del *Lusitania*.

En su carrera de 300 millas por la costa de Irlanda el *Mauretania* dió un promedio de 27,36 nudos, equivalente á 31'5 millas terrestres, Sobre 1,200 millas el promedio fué de 26'65 y si este buque ha podido conservar tal velocidad en esas 1,200 millas, no se vé que haya motivo para temer que no la mantenga desde Queenstown á Sandy Hook, quitando así el record á su gemelo.

En este interesante problema de velocidad en la navegación á vapor, el ingeniero naval y los capitales han derrochado el esfuerzo, pero todos convienen en que ahora es el fogonero el gran factor del éxito. Cuando las grandes compañías de navegación suelten otro de estos galgos colosales del océano á recobrar ó conseguir el record de la rapidez, los fogoneros bien escojidos y las propinas pueden decirse que resuelven el resultado.

Si se compara los apuntes del libro de vitácora del piloto con los de recorrido del ingeniero, sería curioso notar la íntima correspondencia que existe entre la curva de velocidad y la de presión de vapor, y que es del hogar de donde surje el éxito que las grandes compañías de navegación y los gobiernos, con muy buen juicio, persiguen.

Buen carbón y buenos fogoneros ha necesitado el *Lusitania* para mantener la necesaria presión de 200 lbs. por pulgada, en cada uno de sus veinticinco calderos, durante los viajes de su pasmoso record y con iguales elementos lo tomará para sí el *Mauretania*, mientras otro leviatán de vuelo más rápido se presenta á disputarle la primacía.

Teniendo en cuenta que las máquinas del *Lusitania* son nuevas y la gente que las sirve no se ha familiarizado con ellas, es muy razonable esperar que, después de hechos algunos viajes, este trasatlántico podrá obtener un promedio de velocidad de 25'5 nudos en condiciones normales de viento y de mar, puesto que su segundo viaje hecho en *cuatro días veinte minutos*, acusa ya un promedio de veinticuatro nudos setenta y seis centésimos, como queda dicho. Desde ahora puede anticiparse que el *Mauretania* hará el viaje en menos de *cuatro días*; pero es imprevisible el grado de rapidez *á que puede llegarse en algunos años más* y prematuro determinar los esfuerzos que impondrá la obra bastante laboriosa de superar el record que se prevee ha de alcanzar el *Mauretania.* Grandes energías explotando la evolución infinita de la mecánica industrial, llevarán sin duda mucho más allá de lo que hoy es posible concebir.

Al lado de la rapidez que proporciona, la turbina tiene el inconveniente de funcionar en un solo sentido, lo que impide ir atrás. Para alcanzar un gran tiro de expansión y un alto vacío, la compañía «White Star» ha ordenado la construcción de dos grandes vapores impelidos por turbinas, á la vez que por maquinaria *recíproca* ó de cilindro.

La práctica hoy para ir atrás con máquina de turbina, es colocar dos de poder limitado en el mismo eje que las de baja presión, las cuales, cuando el buque va adelante, giran *in vacuo.* Para retroceder se cierra el vapor de las turbinas de alta presión y se abre á las auxiliares. Este arreglo tiene el defecto de que sólo parte de la maquinaria sirve para retroceder y esta parte considerable de dicha máquina gira inútilmente la mayor parte del tiempo, resultando de esto que las máquinas de turbina ocupan mayor espacio que las recíprocas de igual poder. Esto es lo que se propone evitar la compañía «White Star».

Dreadnought

El aprovechamiento de la turbina no se ha limitado á los grandes trasatlánticos. El gobierno inglés lo ha aplicado á su último gran acorazado á flote el *Dreadnought*, la más alentada construcción naval de los tiempos modernos y también el buque más valioso en el que se ha empleado la turbina Parson como medio de hacer girar sus cuatro hélices motrices. Desplaza el *Dreadnought* 17,800 toneladas y son sus características: eslora 150 m., manga 25 m., puntal 18,3 m.,

tres y media pulgadas de grueso. Sus cuatro chimeneas se elevan á 155' y los mástiles á 216'.

El contrato de construcción estipulaba una velocidad en la prueba de 25.25 nudos máximo y un promedio á través del Atlántico, de ida y regreso, de 24'5 nudos. En las últimas pruebas del *Lusitania* el contrato fué grandemente excedido, obteniéndose 26'5 nudos en distancias cortas y 25'4 en una prueba con 1200 nudos de recorrido. Una comparación de dimensiones inexplicada solo dá una idea pobre de las proporciones de estos buques. Su tamaño se puede apreciar mejor cuando se compara con algún objeto familiar y á este fin se ha escogido la fachada del Capitolio de Washington, igualando una y otra escala.

Como se vé en el diseño de la ilustración acompañada, el *Lusitania*, proyectado sobre la fachada de ese edificio, excede todas sus dimensiones. Puesta la quilla sobre el nivel de la calzada y proyectada sobre la fachada del edificio, las cubiertas altas del buque quedarían sobre la balaustrada del edificio principal, que es exactamente 69'5 sobre ese nivel. Así es que la cubierta de botes del *Lusitania* estará 78' sobre tierra y á 100' sobre la misma la cámara del capitán. La cima de las chimeneas dista del suelo 155' ó sea dos veces la altura del edificio principal. El largo del *Lusitania* excedería en mucho al del edificio: éste tiene 751' por 785' que mide el buque.



El Lusitania proyectado sobre el Capitolio.

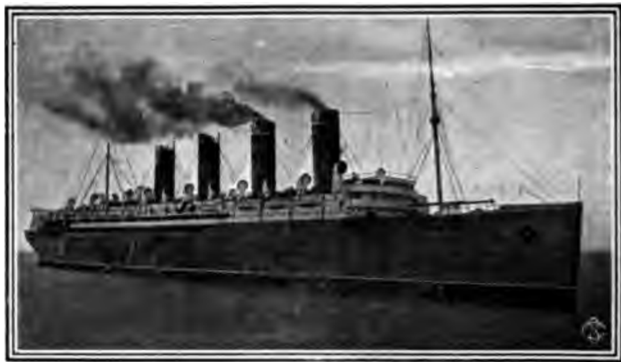
Además, si la quilla del buque se colocara en el Broadway (calle principal de Nueva York) con uno de sus costados contra las casas de una de sus aceras, el otro quedaría 28' más adentro de los edificios que orilla la acera opuesta. Se comprende sin esfuerzo que para mover la inmensa mole de este buque, á una velocidad como de treinta millas, necesita una fuerza enorme. Esta fuerza se ha dividido en cuatro hélices, movidas por cuatro turbinas, habiendo una turbina de alta presión para cada hélice exterior y una de baja presión para las hélices interiores. Existen además dos turbinas de retroceso colocadas en los ejes interiores.

El *Lusitania* y su gemelo el *Mauretania* exceden al *Great Eastern* en más de 100' de eslora, según las características anotadas y ca-

lan 35'5. El primero, lanzado al agua el 7 de julio de 1906, ha rendido su primer viaje en setiembre de este año con el resultado dicho antes y en su prueba el *Mauretania* excedió á su gemelo, haciendo 26 nudos y fracción.

Con el viaje de regreso de Nueva York á Liverpool en cuatro días veintidós horas cincuenta minutos, el *Lusitania* ha superado su propio record en dos horas y 34 minutos. En su segundo viaje este vapor ha empleado de Liverpool á Nueva York CUATRO DÍAS VEINTE MINUTOS, con un andar medio de *veinticuatro nudos setenta y seis.*

No es exagerado decir que el *Lusitania* y su gemelo el *Mauretania* marcan el más importante avance en tamaño y velocidad que se haya hecho jamás en la historia de la navegación, correspondiendo no obstante la prelación en dimensiones al buque gigante de Brunel, el *Great Eastern.* Con la debida deferencia á los buques *Lucania* y *Campania* y á los de las compañías alemanas, el *Lusitania* y *Mauretania* se puede decir que hacen tipo aparte, con un poder indicado antes y su velocidad probada de 25'5 nudos por hora; estos buques, en comparación con los más finos que se conocen, son un 50% más grandes y dos nudos más veloces, que los competidores que más se le parecen. Son más grandes que el *Adriatic* de la «White Star Line» del que se mencionan las 20,000 planchas de fierro Lowmoor con que está hecho. Como se ha dicho, estos buques se han construído con auxilio del gobierno británico, y han sido diseñados para convertirlos sin esfuerzo en cruceros rápidos, capaces de alcanzar á cualquier buque mercante ó de guerra. Cada uno de ellos llevará 12 cañones de seis pulgadas como los del *Grau* ó *Bolognesi.*



El *Mauretania*

Eslora 790', manga 88', puntal 60, calado 37'6", tonelaje grueso 330007 desplazamiento 46640 t.

El trabajo de constuir las turbinas ha sido muy penoso y de gran costo. La caja de la turbina de baja presión es una fundición enorme, con un diámetro interior de dieciseis piés seis pulgadas. Todas

loj y que por esto mismo solo corresponden estando debidamente servidas. El *Salem* tiene semejanza con nuestros cruceros por ser del tipo *scout* (buques de descubierta ó avanzada); y aunque el tonelaje del *Salem* es mayor, su artillería es de menor calibre: 5" los cañones del *Salem* y 6" los del *Grau* y *Bolognesi*.

Gas pobre

No se ha circunscrito el incesante progreso de los inventores mecánicos á perfeccionar las máquinas y su funcionamiento, sino que ha propendido también á retener esas ventajas con el menor gasto posible, aprovechando la elasticidad y fuerza del mismo vapor dos, tres y cuatro veces, en máquinas que se llaman de doble, triple ó cuádruple expansión.

Ultimamente se ha conseguido gran economía con la composición denominada *Gas pobre*, invención de Herr Emil Capitaine. Adoptado su procedimiento en Alemania para emplearlo en embarcaciones menores en las aguas quietas mediterráneas, los señores Thornycroft les han dado más amplio aprovechamiento, extendiendo su uso á los viajes marítimos, tanto en embarcaciones de paseo como en las destinadas al comercio. Los ensayos hechos en el Solent han dado satisfactorio resultado. El buque que ha servido á Thornycroft para ensayar la locomoción generando gas pobre, es el que se ve en el dibujo copiado al lado. Mide 60 pies de eslora por 10 de manga y cala dos y medio piés. Es del galibo esbelto que usa este constructor en sus embarcaciones. Lo mismo el motor que el generador están construidos por diseños de Capitaine y en honor suyo la nave lleva el nombre del inventor: EMIL CAPITAINE.



Yate *Emil Capitaine*.

El motor es de tipo vertical, de cuatro cilindros y trescientas revoluciones por minuto. Los ensayos hechos prueban en forma definitiva que una máquina con generador de gas pobre, tiene la fuerza más económicamente producida hasta esta fecha.

El gasto de combustible de gas pobre cuesta de un décimo á un vigésimo de penique por caballo-hora y es particularidad de su uso que suprimiendo ó poco menos atención la del hogar, produce fuerza casi automática y uniforme.

Las primeras investigaciones sobre este gas las hizo Emerson Dawson. Comparando dos máquinas de 200 caballos de fuerza, una de vapor y otra de gas pobre, deduce de la comparación de consumos una diferencia de 53% á favor del gas pobre. En máquinas de 40 caballos dedujo 70%, así como la doble circunstancia de producir con este gas la autocalefacción y un grado uniforme de calor.

La teoría del gas pobre es ésta: cuando al través del carbón incandescente puesto en una retorta se hace pasar una mezcla de aire y vapor, hay una reacción química entre el carbón y el oxígeno por un lado y entre el carbón y el vapor por el otro, generándose un gas combustible, llamado gas pobre.

Los constituyentes del gas pobre son: el monóxido de carbono, hidrógeno y á veces partículas de methane, cuando el gas está hecho de carbón. Estos son los constituyentes caloríficos de este gas; pero además contiene elementos inertes, cuya presencia es debida á la manufactura y son el ácido carbónico y el nitrógeno.

No cabe duda que la ingeniatura naval encontrará lo que aun le falta: la forma de combustión que reduzca el gran esfuerzo que hoy se impone al fogonero, independizándose de él al mejorar su actual condición. Y es muy probable que ese calor, á la vez intenso y tan igual como sea posible, resultará del mejoramiento en la producción del gas pobre, en el que algunas condiciones, la igualdad de calor y la innecesaria vigilancia del fogonero, indican su más completo estudio Después de haber llegado casi á la perfección en la estructura no es de temer que se escolle delante de las exigencias del hogar. Se hacen revelaciones á diario y no ha de tardar en presentarse la que despejará esta incógnita.



desde la quilla al puente, calado á popa 8,01 m. y lo defiende una coraza de once pulgadas, de acero. Desarrolla su máquina una fuerza de 23,000 caballos, con velocidad de 21 nudos. Su radio de acción á diez nudos es de 5,800 millas. Aparte de la artillería menuda tiene diez cañones de doce pulgadas, en reductos para dos, y esos cañones pesan 58 toneladas cada uno; siendo la fuerza inicial de sus proyectiles media milla por segundo y su alcance tal, que mide casi el ancho del canal de la Mancha, pues un proyectil disparado en Dover puede alcanzar á Calais. El costo de esta notable maravilla ha sido de £ E. 1.797,497. No obstante sus citadas características, su aspecto, del que puede juzgarse por el dibujo adjunto, no acusa la gran diferencia en que su volumen excede al de nuestros cruceros.



El *Dreadnought*

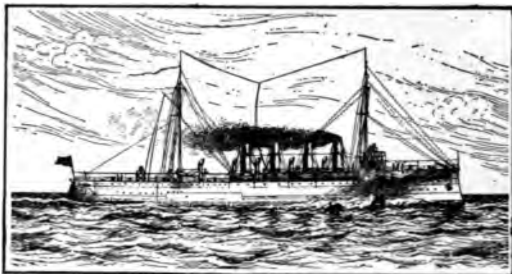
Gemelo de esta poderosa fortaleza marítima pu e de estimarse al *Bellerophon*, ya á flote desde junio 27 de 1907, aún que excede al *Dreadnought* en 600 toneladas de capacidad. Es otro coloso propelido á turbina, mediante la cual se espera que su marcha sea sumanente rápida. El *Superb*, una más de estas enormes fortalezas destinadas á asegurárle á la Gran Bretaña el dominio de los mares, fué lanzado al agua en New Castle, en noviembre 7 de 1907. Mide 490' de eslora, 82' de manga, 27' de calado, y desarrolla 27000 caballos de fuerza, con los que se espera alcanzar veintidos nudos. El *Superb*, estará armado de diez cañones de 12" y otros de menos calibre. El Japón ha lanzado también al agua, últimamente, un blindado de desusadas proporciones y aunque su máquina es de movimiento recíproco, cilindros, los facultativos le atribuyen superioridad, no sólo en las dimensiones, sino además también en la mayor potencia de su artillería.

Alemania se manifiesta resuelta á no quedar rezagada en ese afán de proponderancia que empuja á todos las potencias marítimas y cuyos espejismos fascinadores influencian hasta á los pueblos pobres. Cada vez se dotan con mayores ventajas los barcos destinados

á experiencias militares y es ya difícil predecir si al cabo tendrá límite tan vertiginoso desarrollo.

Salem

Otro buque militar de turbina, nuevo tipo de crucero explorador de la armada norte americana, es el *scout Salem*, lanzado de los astilleros de Fore River Company, en julio de este año, 1907. Su velocidad estimada en 24 nudos, es la mayor entre la de cruceros de esa armada y solo la superan la de los *destroyers* y torpederas. Aunque tiene un nudo menos que los *scouts* ingleses, la diferencia de velocidad está compensada por la posibilidad de mantenerla en toda condición de tiempo, por una capacidad de carbón doble á la de los buques ingleses y en consecuencia por un radio de acción más grande. El *Salem* tiene 420' entre perpendiculares y entre los extremos 422'2; manga 46'8",calado19'15". desplazamiento concluido 4640 toneladas, neto 3750. Capacidad para carbón 1250 toneladas, mayor velocidad en las pruebas 24 nudos; radio de acción á diez nudos 6250, id. á toda velocidad 1875 nudos; poder máximo de sus máquinas turbinas, 1600 caballos. Sus calderas multitubulares tienen una superficie total de calefacción de 33080 piés cuadrados y ocupan un espacio de 693 piés cúbicos.



El *Salem*.

La batería consiste en dos cañones de 5", diez de 3", tiro rápido, y dos tubos sumergidos para torpedos de 21".

Las turbinas son de tipo Curtis, de 120" de diámetro. La presión en la llave de vapor es de 250 libras y la rotación máxima del arbol mecánico de 350 revoluciones por minuto. Tiene 12 calderos de tubos de agua, del tipo *Express*, de la compañía constructora. El *Salem* lleva cuatro chimeneas, de 75' de altura sobre la base.

El *Salem* es en cierto modo un buque para preparación de personal, que estará expedito cuando el tipo se adopte, pudiendo basarse sobre la experiencia que habrán adquirido los hombres necesarios al aprovechamiento completo de esas máquinas casi tan finas como las de re-



TERCERA PARTE



Navegación marítima mercantil.



Tiene el Perú tres vías navales: marítima, fluvial y lacustre. Para tratar en particular de cada una en el orden indicado, se subdivide esta tercera parte en tres secciones, denominadas navegación marítima, navegación fluvial y navegación lacustre; comprendiendo cada una dos partes: una sólo comercial y la otra militar ó de exploración.

Navegación marítima comercial

La Historia del Perú ha registrado el primer acto de presencia de marinos netamente peruanos en el Pacífico: fué el encuentro de la balsa que cruzó el rumbo á la nave de Bartolomé Ruiz, á la altura de *cabo Pasado*. Ese primer roce de dos civilizaciones distintas pero completas, reviste elocuencia tan reveladora, que puede considerarse cada embarcación un símbolo, cada haz de hombres una demostración: los indios navegan con dirección cierta, en ejercicio honrado, en vehículo rudimentario pero seguro, quieta la conciencia, claro el ejercicio del derecho; del barquichuelo intruso que iba al azar en busca de lo desconocido, ignorante del punto de destino y del camíno que hacía, es preferible no mencionar la composición. De qué lado estuvo la consecuencia solidaria, el amor al prójimo, el respeto de los otros, lo revela el proceso de ese primer encuentro, proceso que por otra parte no tenemos propósito de resucitar. Se cita sólo para constatar que la navegación marítima estaba establecida en el

Perú antes de la irrupción del hombre rojo, que se hacía en balsas y que estas balsas, de las que existen varios tipos, son genuinamente las embarcaciones nacionales, aborígenes. Las hay de varias formas, aunque todas recuerdan la almadía.

La de viajes largos queda dibujada al tratar de los VIAJES POR EL MAR DEL SUR. Hay otra muy parecida que se ha usado en los puertos del norte para el tráfico entre las naves y la playa.

En los puertos del sur se usa también la balsa de odres, de la que dá idea el dibujo adjunto. Los aborígenes hacían en ellas el recorrido de tramos relativamente largos, bien que manteniéndose al amor de la costa, pero sin interrumpir su marcha durante la noche, auxiliados por su admirable conocimiento de los astros, visibles en su hemisferio. Ellos ignoran la nomenclatura científica, no sabrían definir astronomía, pero no confunden el lucero de la mañana con ninguno de los del COCHECITO.



Balsa de odres

En algunos puntos, desde Huanchaco hasta San José, existe todavía el *caballito*, haz de totora, uno de cuyos extremos se alza arqueado para terminar en punta casi vertical, como en el dibujo impreso adelante.

En general el caballito sólo sustenta una persona: el indio que lo maneja. Lleva éste las piernas colgando en el agua y lo impulsa y gobierna con un pedazo de bambú rajado, que toman ellos por el centro y lo usan como pala, sirviéndose sucesivamente de los dos extremos. Los indios se aventuran en esas embarcaciones entre las olas, cuando la mar está más agitada, con destreza y valor admirables. Cuando la braveza del mar interrumpe el tráfico por las playas y urje comunicarse con las naves fondeadas, especialmente remitiendo papeles, el indio en su caballito llena funciones que en otros lugares no se obtendrían con ningún dinero. Atada al cuello la comunicación, envuelta en tela impermeable y sentado en su haz de paja, el

indio enviste á las olas, entre las que desaparece á momentos para reaparecer en seguida sin alterar su marcha.

El caballito les sirve á los indios para pescar, como en los alrededores de Lima les sirve el *pelado*, que usan ahora y que es tan celoso, que sólo ellos son capaces de mantener su estabilidad. La canoa es manipulación del Chocó.

En cuanto al caballito ha tenido un uso anterior á esa canoa y era sin duda antes de mayores dimensiones.

Desde la revolución que en 1544 hizo la primera Audiencia que vino de España á Lima contra el primer Virrey compañero de viaje de los miembros de aquella, así como en las de Gonzalo Pizarro, se menciona en los autores clásicos el vehículo de enea ó totora. Respecto del aludido Blasco Nuñez Vela, la cita no puede ser más solemne. Hecha la revolución, la Audiencia intentó quitar la armada á Alvarez Cueto, cuñado del virrey, sirviéndose de un hermano de éste último como mensajero, «el cual fué luego al puerto y se metió en una *balsa*, con un indio que la remaba» dice el Palentino.

Dias después, la Audiencia, no pudiendo disponer de naves, resuelve confinar al virrey en la vecina isla de San Lorenzo «isla despoblada que está más de una legua del puerto». Continúa: «le llevaron con mucha gente de guarda á un portezuelo *donde los indios de Maranga echan sus balsas*»



Caballito de totora

El Virrey pide constancia de que «le echaban á la mar en un haz de paja, con solo un indio, para que fuese anegado é muerto.»

El oidor licenciado Cepeda, pide á su vez que conste «como al presente no había en el puerto ningún barco en el que SS. pudiese ser llevado y que todos los barcos de la tierra eran de la suerte y manera como aquel en que le hacía embarcarse y como los demás en que iban los que le habían de guardar y defender»

tural de la distancia en que quedaban de sus respectivos gobiernos, con los que mantenían comunicaciones escasas y tardías. Esos hombres de mar distaban bastante de la cultura y preparación que ahora tienen hasta los más subalternos oficiales.

El país resultó aniquilado. Después de dar soldados y dinero al rey y á los patriotas, reponiendo bajas en las filas y dinero en las arcas de unos y otros, hubo de hacer frente á las generosidades, apetitos é imposiciones que nos tenían y nos dejaron tan profundamente agradecidos y exangües. La navegación hubo de reflejar ese estado de forzosa quietud, de postración en apariencia insanable. La solaridad indudablemente llenó sus fines; pero el esclavo redimido de la cadena en lo civil, pasó á ser el desecho de todos los egoismos, y de todas las intemperancias, quedó inhábil para gozar los beneficios de la vida libre y hasta para entretener la vida. Como comprobación irrecusable de tan triste abatimiento económico basta citar el hecho notorio de que hacia el año 1834 solo había en el Callao *una lanchita* de alquiler para el movimiento de carga en la bahía, siendo así que ese movimiento sólo se hacía por medio de lanchas.

Cinco años más tarde y no obstante las guerras civiles y las intervenciones extranjeras, el movimiento marítimo en el Callao, principal puerto peruano, revelaba ya notable reacción; hubo en diciembre de 1838, en el indicado puerto, cuarenta y nueve naves entradas por 32 de salida!

En ese mismo año se organizó la sociedad marítima «Compañía de Asia» Estaba constituída por acciones de quinientos pesos cada una y el estado la favorecía con la *exclusiva* de la importación de artículos de Asia y Filipinas, con la única restricción de que los accionistas fueran peruanos.

La estadística del puerto del Callao arroja el monto de la actividad de la navegación por veleros. De 1841 á 1860 ingresaron al Callao 3735 veleros ultramarinos, con 4283848 toneladas. Como son excepcionales los arribos á puertos peruanos sin comprender al Callao, en la estadística de este puerto queda casi totalmente incluída la de todo el litoral.

En 1860 la marina mercante nacional constaba de 15 fragatas, 33 barcas, 33 bergantines y 29 goletas, con capacidad las 110 naves de 24, 234 toneladas.

Otro período, de 1861 á 1867, acusa un arribo de 2237 veleros trasatlánticos con 2520103 toneladas. Comparando ambos períodos resulta para el primero un promedio de 186 buques para cada año y para el segundo 319, casi el doble; pero para tener la clave del au-

mento debe recordarse que en esos últimos años el guano fué abono casi único en el cultivo mundial, y los buques venían de todas partes á buscarlo en nuestras islas.

Por esta razón el aumento de veleros trasatlánticos se manifiesta así: 1868 tuvo 438 arribos ó entradas, y siguen 1869—583—1870—507. De 1870 á 879 los arribos, ascendieron á 9.367 veleros, con 5427907 toneladas, casi mil por año; pero el promedio es difícil de determinar, porque sólo en 1870 fué de 1494 naves. Se había hecho el más grueso contrato de consignación de guano y embarcaba con actividad febril, como si se tratara de escapar objetos de un incendio; se fletaba la mayor cantidad de buques posible, arrollando todas las dificultades económicas, que en definitiva solo gravaban al país; para exportar la mayor cantidad de guano antes de que los numerosos opositores que tuvo ese contrato lograran fuerza para anularlo.

Están considerados sin embargo entre esos arribos los de naves nacionales procedentes de Hong Kong con chinos, de Chile con trigo, del Ecuador Colombia y Centro América con madera y otros productos.

Había 23 fragatas, algunas de más que mediano porte, dedicadas al porteo de chinos de 1870 á 1874, año en el que cesó tan inhumano tráfico, y en el intervalo importaron 46,190 asiáticos, en 93 arribos.

Los catorce barcos trigueros, también de cierto porte, que importan en el decenio 228920 toneladas de trigo, representan 503 arribos.

Los otros 2297 arribos corresponden al cabotaje ó sea al porteo de productos nacionales ó nacionalizados, entre puertos nacionales.

Los de buques trasatlánticos están en parte agrupados por sus cargamentos: 1100 buques entraron con 657882 toneladas de mercadería ultramarina, 844 con un millón de toneladas de carbón mineral; 525 importaron 337490 toneladas madera; 58 naves importaron 42878 toneladas de material para ferrocarril, 37 de ellos en los años 70 y 71, período de fiebre de obras; 37 naves importaron 18568 toneladas arroz de la India.

A ese número de veleros puede agregarse el ingreso de vapores, que fué en los diez años de 5165, con 4270178 toneladas y 392512 pasajeros; datos que permiten formar concepto del desarrollo alcanzado por la navegación en el Perú. Ese desarrollo se dificultó desde que Chile, afrontando una violenta crisis económica suya y apoyada en el poder militar de dos naves, se echó al azar de las armas buscando lo que le hacía falta: cesó bruscamente cuando se hizo evidente en el Perú que éste no se había percatado de los peligros que ofrece la angustia de vecinos bien armados.

Todo fué barrido por la furia sin causa del vencedor, y nuestra bancarrota tan completa, que la fecha de nuestra derrota definitiva en la guerra del Pacífico marca un nuevo período en la historia patria, el que pudiera principiar con aquella en que una forma de cesación de hostilidades nos fué misericordiosamente acordada.

Después de ella reaparece en el litoral, tímidamente primero, luego con menos encogimiento el ajado bicolor; como esos viajeros imprevisores á quienes se despoja en los caminos hasta de la ropa puesta, sin la que no se atreven á entrar en poblado: la desnudez del Perú fué literalmente paradisíaca...... No se ha repuesto la flota nacional.



Clipper *R. C. Rickmers*

Falta, además aplicación actual para veleros. Se exporta poco guano y este exclusivamente por cuenta de la Peruvian. La carrera de China ha reaparecido, pero con vapores extranjeros. No se exporta salitre. La importación ultra-marina se hace en vapores también, pero de bandera inglesa ó alemana el mayor número.

Parece que la navegación á la vela ha concluido y no obstante cada vez se presentan mejores tipos de veleros, como el que se reproduce aquí. Es el clipper mixto *R. C. Rickmers*. Este hermoso velero moderno mide 441' de eslora, 53'8 de manga y 26' de puntal; tiene capacidad para 8000 toneladas y desplaza 11.360. Su area de velamen mide 50000' cuadrados y la belleza de su galibo es irreprochable. Además de sus velas tiene una máquina reciproca, de hélice, que le sirve para la entrada á los puertos y los casos de calma ó de urgencia. El *Rickmers* en su primer viaje á Nueva York, hizo 15.75 nudos, con viento medio, durante ocho horas; pero con brizote puede hacer 17 ó más.

Cuando estuvo entablada la trata de chinos en buques nacionales, Guillermo García y García tenía en ese servicio una hermosa fragata mixta de este mismo tipo.

Vapores

Cúpole en suerte al Perú ser uno de los primeros países sudamericanos cuyas playas visitó antes que otras el vapor. Cochrane propuso á Chile servirse de ellos, pero la propuesta no fué adoptada: en cambio el *Telica* visitó puertos del norte, en 1829.

Fué el vapor *Telica* un velero que vino de Europa á Guayaquil trayendo en su bodega una maquinaria, que se le colocó hallándose al ancla en dicho puerto, del cual, concluida la instalación, salió para los del Perú navegando á vapor, con carga y pasajeros. Lo piloteaba su mismo dueño y armador, de apellido Metrovich.

Todo género de dificultades se amontonaron en su camino para entorpecerlo: falta de mecánicos, de simples herreros, de fierro especial y sobre todo eso la falta de combustible aparente, traían violento al armador, víctima por otra parte del humorismo desconsiderado de los pasajeros, difíciles de satisfacer aun en las navegaciones entabladas.

Al llegar á Huarmey, en donde debía proveerse de leña, las dificultades aumentaron. Los pasajeros se fueron á tierra só pretexto de que abordo Metrovich los mataba de hambre y se negaban á regresar diciendo que ni el buque ni el capitán les inspiraba confianza.

En el pueblo, habitado por indios, estaban intrigados con este barco que había entrado sin velas, echando humo, como si estuviera ardiendo y no querían venir á su costado.

Súbitamente se vió desde tierra una explosión tremenda, después de la cual el *Telica* voló en pedazos.

Sólo escapó el marinero Jump, que llegó á tierra nadando. Por él se supo que el capitán había disparado con su pistola sobre un barril de pólvora puesto en la cubierta, que al disparo siguió un estrépito terrible y que al darse cuenta de sí mismo estaba el nadador Jump en el agua; y como había desaparecido su buque nadó para tierra.

Cual fué la causa determinante de la resolución violenta de Metrovich no supo decirlo Jump y era el único que pudo saberlo.

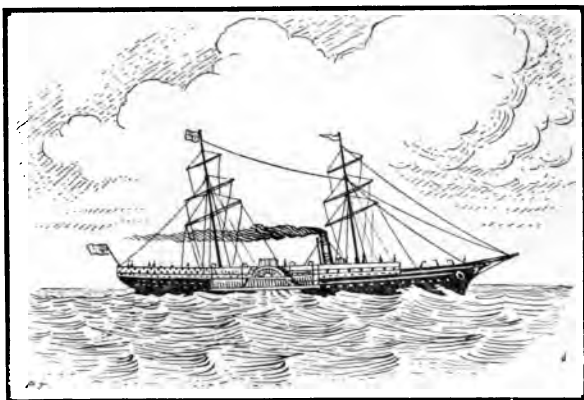
El *Telica* al volar arbolaba bandera colombiana.

***

Este mismo año presentó don Guillermo Radcliff un proyecto para construir dos vapores en Nueva York y establecer con ellos una línea que uniera ese puerto con el Callao; debiendo navegar uno en-

tre Callao y Panamá y el otro entre Portobello y Nueva York. Estos vapores deberían estar provistos de velas, medir 300 toneladas cada uno y en sus *ingenios de vapor* desarrollarían cien caballos de fuerza. El consumo de carbón debía ser de tres toneladas diarias, hacer sus viajes redondos en treinta días, coincidiendo los arribos á Panamá y Portobello. Debían ser capaces de embarcar cien toneladas de carga y 50 pasajeros y hacer doce viajes en el año de Nueva York á Portobello con escala en Cartagena, é igual número de Panamá al Callao con escala en Guayaquil. El andar debía ser al rededor de ocho millas y el costo de ambos cien mil pesos.

Este y varios otros proyectos, eco del desarrollo de la navegación en el Atlántico, se sucedieron sin alcanzar la meta, hasta que salió á la palestra la COMPAÑÍA DE NAVEGACIÓN Á VAPOR EN EL PACÍFICO, cuyo primer vapor llegado fué el *Perú*, segunda nave del nuevo sistema que visitaba puertos peruanos: era un vapor de ruedas, perteneciente á la «Compañía de navegación á vapor en el Pacífico.» Esta sociedad se había organizado en Liverpool, sobre la base de cinco mil acciones, de cincuenta libras cada una. De esas cinco mil acciones se destinaron mil para ser colocadas en el Pacífico, por el agente de la sociedad, señor Wheelwright. El gobierno autorizó al Tribunal de Comercio para suscribirse á treinta acciones y dió á la Compañía, además, un privilegio de treinta años para explotar la navegación á vapor, con varias franquicias más. Era presidente el general Gamarra y ministro de hacienda el general Castilla.



El primer vapor *Perú*, de la P. S. N. C.

Las acciones se pagaron en diez dividendos y al año de organizada la sociedad, en febrero 7 de 1840, se expedía patente de navegación á sus dos primeros vapores jemelos, de 700 toneladas de registro, 150 caballos de fuerza en su máquina y 198 pies de eslora por 50 de manga. Tenían aparejo de bergantín y corte bastante esbelto para su época, como puede verse en el dibujo reproducido. Los vapores se llamaban el uno *Perú* y el otro *Chile*.

Como se dice antes, el primero en llegar á costa peruana fué el *Perú*: salió de Valparaíso el 25 de octubre y el 3 de noviembre se puso delante de Chorrillos, causando entusiasmo loco en la aristocrática villa. A las 3 de la tarde entró al Callao, en donde el entusiasmo fué de lo más bullicioso y espontáneo.

Hubo salvas, cohetes, música, repiques de campanas, embanderamiento de casas y todo género de manifestaciones de regocijo. El vapor recién llegado conducía siete pasajeros y al largar el ancla se llenó de visitantes, á los que atendieron el agente señor Wheelwright y el capitán señor Peacock.

El mes siguiente llegó á su vez el *Chile* con viaje irregular, como consecuencia de la escasez de combustible. El capitán de este vapor, señor Glover, se hizo menos simpático que Peacock para los visitantes, que, en su disculpable curiosidad, llegarían á convertir el trabajo de atenderlos en tarea ardua.

Estos vapores hacían sus viajes entre Valparaíso y el Callao: de este último puerto al norte se hacía la navegación en veleros y las salidas de éstos se avisaban en hojas sueltas ó en las columnas de El Comercio, entonces más cortas, pero que aparecían nutridas de tales avisos. La goleta *Lord Albinger* era una de las muchas cuya salida para el norte estaba subordinada al arribo de los vapores de Valparaíso al Callao.

La Compañía desarrolló muy poco en sus cinco primeros años de actividad; no se estimaba el valor del tiempo, el comercio se rehacía muy lentamente, los recursos en los puertos eran escasos y los dos vapores tenían su centro muy distante, siendo infinitamente menos traficado que años después. Es indudable que ella hubiera agotado sus recursos económicos antes de afianzar la regularidad y ampliación de sus operaciones; pero en 1846 obtuvo del gobierno inglés un subsidio de 175,000 duros anuales con cargo al servicio postal y á título semejante le asignaron el Perú 14,400 pesos, Chile 66,800, Bolivia 5,000 y 4,200 Colombia.

Establecida para entonces la exportación de guano, que traía á estas costas numerosos veleros trasatlánticos, éstos en gran parte venían con lastre de carbón, los montes del litoral fueron sujetándose á cultivo y pronto pudo esta empresa normalizar su acción y ampliarla holgadamente.

En 1852 aumentó su flota con cuatro vapores de 1,100 toneladas y 450 caballos de fuerza: *Lima*, *Santiago*, *Quito* y *Bogotá*; y con este refuerzo se llevaron los viajes hasta Panamá. Poco después se agregaba otro contingente: *Valparaíso*, *Cloda*, *Bolivia*, *Guayaquil*, *San Carlos*, *Nueva Granada*, *Anne*, *Inca* y *Morro*.

En 1865 la P. S. N. C. extendía sus viajes al río de La Plata. Dos años más tarde elevaba su capital á dos millones de libras y establecía como extremos de su línea Panamá en el Pacífico y en el Atlántico Liverpool. Al establecer su servicio en toda esa extensión, dividió su flota en dos líneas: los costaneros, que navegaban entre Valparaíso y Panamá; los trasatlánticos que venían de Liverpool á Valparaíso. El Perú quedaba incluído en el recorrido de la primera línea, por medio de la cual se porteaba entre Valparaíso y puertos al norte los pasajeros y carga de tránsito para el Estrecho. En 1870 la línea del Estrecho hubo de prolongarse hasta el Callao. Inauguró la nueva línea el espléndido trasatlántico *Sorata*, de 4,038 toneladas de registro y 4,000 caballos de fuerza, destinado á carga y pasajeros. El capital se había elevado á tres millones de libras y la flota de 54 vapores, á hélice el mayor número, comprendía 120,000 toneladas de registro y una fuerza nominal de 21,395 caballos. Los trasatlánticos rendían viaje semanal en el Callao, con provecho incontestable del comercio; pero al establecimiento en dicho puerto de los nuevos impuestos de puerto acordados á la Empresa del Muelle y Dársena, se suspendieron esos viajes, restableciéndose la forma anterior, esto es: la línea del Estrecho limitada entre Liverpool y Valparaíso, con trasbordos en este puerto á vapores de la línea de cabotaje para pasajeros ó carga de puertos al norte del último nombrado.



Nuevo vapor costanero *Quillota* de la P. S. N. C.

Esta limitación dejó excedentes muchos vapores de grueso tonelaje, para cuyo aprovechamiento organizó la Compañía la línea *Orient*, entre Londres y Australia.

Más adelante se han restablecido viajes de trasatlánticos hasta el Callao, pero escogiendo los de menor tonelaje y destinados exclusivamente al porteo de carga, en viajes eventuales.

La «Compañía de navegación á vapor en el Pacífico» fué bastante tiempo objeto de la odiosidad que enjendran los monopolios, pero ha sido también la balanza más fiel del desarrollo del comercio y demás industrias en el litoral peruano, con las que ligó sus intereses, aunque, indudablemente preocupada sólo de estos últimos. Pero si de hacerlo retiraba un provecho legítimo y no pensaba en más, lo hacía manteniendo al servicio de esas industrias la fuerza del vapor y su imponderable aprovechamiento rotativo, que ella vulgarizó antes que nadie pensara en hacerlo. Aunque solo haya hecho el bien por su bien, se le debe gratitud.

Otra Compañía surgió sinembargo de la animosidad á que se alude antes, pero acaso contribuyó á su formación el ensayo en menor escala, hecho con éxito relativo, en 1860; pues su resultado probó que, con ser tan poderosa, la P. S. N. C. no era invulnerable.

Aludimos al *Peruano*. Fué este vapor de la COMPAÑÍA AMERICANA, organizada en 1860 y que mantuvo esa nave en ejercicio cosa de un año. El *Peruano* fué construído en Westervelt, casco de madera, máquina de balanza y ruedas, de cuyo tipo tuvo uno la P. S. N. C.: el *Favorita*. El vapor de la Compañía Americana medía 181 pies de eslora, 30 de manga y 10 de puntal; calderos probados á 40 libras de presión, andar de 9 á 11 millas con presión de 15 á 20 libras; aparejo de goleta y servicio para 60 pasajeros de cámara y 130 de cubierta, á los que atendían con especial solicitud, apartándose así del trato que les daba la P. S. N. C., que no los diferenciaba de los cerdos.

El *Peruano* navegaba entre Pisco y San José de Lambayeque, repleto siempre de carga y pasajeros. La Compañía inglesa comprendió sin duda que tan brillante resultado era aliciente eficaz para que la *Compañía Americana* ampliara su flota y le compró su vapor en magnífico precio, aparte de concesiones que alcanzaron hasta al capitán del *Peruano*, que enarboló bandera inglesa.

Pero el antecedente quedó establecido y á partir de entonces varias Compañías, inclusive algunas nacionales, intentaron tomar participación en el porteo de la costa occidental de Sud América, que la P. S. N. C. utilizaba sóla. Hubo intento de radicar compañías de trasatlánticos, entre los cuales la francesa se mantuvo más tiempo, hasta que las dificultades de su país en Madagascar truncaron su tráfico.

Luego vinieron naves de otras Compañías: Kosmos, Lamport & Holt, Gulf line, Merchant line, West line; vapores de carga el mayor número de arribo eventual y que explotan el comercio interoceánico.

Pero la competidora más formidable de la P. S. N. C. fué la *Compañía Sud Americana*, que después de ruda campaña contra su rival.

vive hoy con ella en amigable fraternidad, dividiéndose el porteo de las costas occidentales de América del Sur en viajes que por algún tiempo llevaron hasta las de América del Norte.

Merece recordarse la formación de esta última Compañía, siquiera no sea más que como referencia oportuna, hoy que en las altas esferas sociales se agita, con entusiastas iniciativas del poder público, el afán de establecer una Compañía peruana, de navegación á vapor, empresa acometida varias veces sin éxito, porque se ha acometido con elementos mezquinos y sin la orientación suficiente.

El año 1870 la Compañía Sud Americana tenía una flota que no podía ser más modesta: cuatro pequeñas unidades que, antes que naves para navegar, parecían lanchas remolcadoras: *Maipo*, *Paquete de Maule*, *Bío Bío* y *Huanay* con ejercicio limitado al litoral chileno. La flota era bien pequeña, pero estaba manejada por un cerebro robusto y gente experta. A esos cuatro buques se unieron después el *Lamar* de 408 toneladas y el *Copiapó* de 800, con los que alcanzó la línea hasta Arica, puerto al cual llegó este último, en su primer viaje, el 8 de enero de 1871; estableciendo los viajes semanales entre Valparaíso y Arica.



Vapor *Tucapel* de la C. S. A. V.

Estaba recién descubierto Caracoles y la adversión al privilegio, que favoreció al *Peruano*, lejos de atenuarse, era cada vez más viva.

En julio de 1873 llegaba el *Copiapó* al Callao hasta donde se extendió la línea y á ese siguieron el *Limarí* y el *Rímac*, vapores nuevos. Luego el *Itata*, el primer *Loa*, el *Lontué*, el *Amazonas*. La flota crecía y con ella el favor de la opinión, que tardó bastante en moderar su entusiasmo.

La Compañía inglesa llevaba su servicio caletero por el norte sólo hasta San José ó Pimentel: la carga de los puertos situados entre los nombrados y el Callao venía á este último, lo mismo que los pasajeros, para seguir á Payta en los vapores de Panamá. La Compañía Sud-Americana hizo cesar esa anomalía, estableciendo una línea especial costanera, que seguía de Pimentel al norte comprendiendo á

Sechura, puerto más económico entonces para la mercadería basta, destinada á Piura y terminaba en Tumbes, que antes no había gozado el beneficio de la navegación á vapor.

Se mejoró por bastante tiempo el trato á los pasajeros y se hicieron concesiones á los embarcadores.

Dos veces se enfrentaron las dos Compañías en ruinosa guerra de tarifas, concluyendo por concertar amigablemente sus intereses.

La Compañía Sud-Americana ha conseguido distribuir á sus accionistas dividendos de 12%, sin perjuicio de su fondo de reserva y el que destina á la constante renovación y aumento de su flota, y por su parte la inglesa, no obstante la pérdida de tres importantes unidades por naufragios recientes, ha fijado en su servicio costanero otras de mayor importancia.

La flota de estas grandes Compañías, que se dividen el cabotaje consta de las siguientes unidades:

La inglesa:

	Tns.	H. P.
* Orita (doble hélice)	9500	10000
Oriana	8000	10000
Oronsa	6000	9000
Ortega	8000	9000
Quillota	4000	3700
Quilpué	4000	3700
México	5548	5000
California	5548	5000
* Panamá	5464	5000
* Victoria	5464	5000
* Oravia	5321	5000
* Orissa	5317	5000
* Oropesa	5303	5000
* Galicia	5300	4000
Potosí	6000	3500
Callao	4500	....
Bogotá	6000	3500
Flamenco	6000	3500
Esmeralda	6000	3500
Duendes	6000	3500
Sorata	4581	3500
* Guatemala	3327	3000
Corcovado	4568	3550
Sarmiento	3603	5000
Inca	3593	3000
Magellan	3590	3000

	Tns.	H. P.
Ant'sana	3584	3000
* Chile	3225	3000
* Perú	3225	3000
* Puno	2398	3000
Pizarro	2160	2000
Arica	1571	1250
Ecuador	1768	1250
Quito	1089	1000
Manaví	1041	1000
* Rupanco	1000	800
Taboga	649	500
Chiriqui	643	400
Asistence	214	120
Perlita	49	50
Chica	49	50
* Perico	268	100
Chalaca	35	50

En construcción

Kenuta	5000	4
Lima	5000	
Huanchaco	4500	
Junín	4500	

* Vapores á doble hélice.

De las 43 unidades en uso, la mayor parte casi vapores nuevos, diez son interoceánicos y llegan solo de Liverpool hasta Valparaíso; los siete de menos tonelaje solo trafican al norte, alrededor de Panamá; pero es indudable que en casos dados se altera la distribución de estas naves.

La flota sudamericana consta del cuadro que sigue:

Nombre del vapor	Tonelaje de Rejistro	capacidad para carga	Fuerza de maquina caballos.
Huasco	2272	5000	6000
Aysen	2272	5000	6000
Teno	1645	4000	3000
Lebu	1645	4000	3000
Tucapel	1917	4500	5000
Limarí	1710	3800	4000
Palena	1600	3400	3800
Loa	1483	3200	3500
Aconcagua	1390	3000	3100
Imperial	1549	3000	2000
Mapocho	1549	3000	2000
Maipo	1504	2950	2000
Cachapoal	1449	2755	1900
Amazonas	1145	2500	1800
Itata	1201	2600	1500
Maule	623	1000	600
Malleco	443	700	450
Lircai	303	600	400
Cautin	414	600	400
Remolcador Mataquito	....	....	300

La mayor parte de estos vapores son nuevos y pueden servir como patrón de todos ellos el *Aysen* ó el *Tucapel*, semejantes, que tienen poco tiempo de servicio.

Algunos de ellos, en particular los siete últimos, limitan sus viajes á la costa chilena. Estos vapores están preparados para hacer servicio militar en caso de guerra. Los 19 vapores representan 23,456 toneladas de registro.



Vapor *Aysen*.

La flota ha aumentado su volumen lentamente, pero sin que la parsimonia de esa renovación perjudicara su servicio y pagando el costo de sus nuevas importantes unidades con los propios provechos de su ejercicio. Ha perdido algunas naves, pero las ha reemplazado siempre con ventaja. Lo único que ni esta ni las otras empresas de navegación consiguen ofrecer, es evitar los robos y atropellos de sus indisciplinadas dotaciones.

Kosmos

Otra formidable compañía que también participa del cabotaje peruano, es la alemana de vapores Kosmos, cuyos viajes desde Hamburgo se extienden por la costa occidental del Pacífico hasta San Francisco de California y la Columbia Británica. El tonelaje de su flota, especialmente destinada á la carga, es de casi cien mil toneladas repartidas en veinticinco ó treinta vapores. Cuenta entre estos con los nuevos vapores de pasajeros *Thessalia*, *Nitokris* y *Negada*, semejantes, de 7,500 toneladas de desplazamiento.

Además el *Setos*, *Sais* y *Serapis* de 8,000 toneladas de desplazamiento cada uno; el *Salaits*, el *Sakarah* y el *Serak*, semejantes, de 8,500 toneladas de desplazamiento; el *Illyria* y el *Isriria* de 7,000 toneladas de desplazamiento cada uno; el *Massovia* de 6,500 y el *Abisisnia* de 10,000 toneladas de desplazamiento. Además ha fletado los vapores *Themisto*, *Louisse*, *Theodor*, *Willo Guarden*, *Jethon*, *Waddon*, *Adato* y *Augustos* que representan 54,500 toneladas de desplazamiento.

Roland line

La Roland Line es otra Compañía alemana de vapores interocéanicos de carga que participan del tráfico en el Pacífico, en el que cuenta poco tiempo. Ha entablado sus viajes entre los puertos de Bremen, Rotterdam y Amberes y los principales del Pacífico hasta el Callao, con los vapores *Turpin*, *Lambert*, *Holger*, *Ganelon*, *Haymon*, *Olivan* y *Duendart*.

Estos siete vapores representan 20,989 toneladas de registro, con capacidad para 47,550 toneladas de carga.

En el presente año de 1907, ingresarán á la línea los nuevos vapores de carga *Río* y *Naims* de 3,600 toneladas de registro cada uno, con capacidad para 16,400 toneladas de carga.

La Merchant Line

Los vapores de esta compañía navegan con bandera inglesa y hacen su carrera entre Nueva York y otros puertos en la costa oriental de America hasta los de Chile, Perú y Guayaquil en el Pacífico.

En el año 1906 han llegado á esta costa con procedencia de Estados Unidos, los siguientes vapores: *Cumbal*, *Celia*, *Coya*, *Condor*, *Quen Mary*, *Capac*, *Queen Adelaide*, *Earl Douglas*, *Cuzco*, *Dunnotar*, *Planet Neptune*, *Cacique*, *Serathearm*, *Dalbliar* y *Kisk*.

Estos quince vapores representan 37.716 toneladas de registro. Los vapores de esta línea hacen dos viajes al año á los puertos del Pacífico.

Ultimamente han llegado el *Chipana* de 2.320 toneladas y el nuevo vapor *Charcas* de 10.000 toneladas de desplazamiento: estos vapores son exclusivamente para carga.

Lamport & Holt Line

Estos vapores hacen su carrera desde Liverpool, Glasgow, Manchester y Havre para los puertos de Chile y Perú. Están en conexión con la Anchor Line de Calcuta, trayendo á su bordo carga de la India para esta costa del Pacífico.

En el año de 1906 han efectuado viajes á los puertos del Pacífico los siguientes vapores: *Chancer*, *Bellasco*, *Ville de Paris*, *Cervantes*, *Bellagio*, *Newton*, *Ville du Havre* y el *Bellanoch*. Los ocho representan 46.206 toneladas de desplazamiento.

Todos estos vapores son destinados para carga, con excepción del *Ville du Havre* y el *Ville du París*, que tienen comodidades para pasajeros de primera clase.

Gulf Line

Estos vapores trafican entre Liverpool Glasgow y puertos del Pacífico hasta Guayaquil, inclusos los del Perú. En 1906 han tenido en servicio los vapores: *Line Branch*, *Willow Branch*, *Hazel Branch* el *Tania* fletado y otros más hasta diez, con 23,400 toneladas de registro.

Por lo regular estos vapores efectúan dos viajes en el año, pero el que acaba de expirar han sufrido grandes atrasos, por las largas estadías.

West Coast Line

Los vapores de esta línea hacen su carrera desde Nueva York al Pacífico, con escala en los principales puertos de Chile y Perú.

En 1906 ha tenido en acción los vapores *Devonshire* de 5000 toneladas de carga, el *Anchenarden* con 5.200 toneladas; el *Hurstdale* con 4,600 toneladas, el *Ludgate* con 5,500 toneladas; el *Brantwod* con 5,200; el *Shira* con 5,800 toneladas.

Sin insistir sobre la detallada exactitud de estos datos, debe agregarse á los vapores que mencionamos los que han llegado de occidente con inmigrantes asiáticos y otros eventuales, que bien alcanzarán á otras 50.000 toneladas.

Vapores nacionales

Para ser exactos hasta la proligidad sería preciso consignar la existencia de algunos vapores anexos á empresas industriales, que aun arbolando bandera extranjera pueden considerarse nacionales, porque navegan sin salir de las aguas litorales, y hasta el *Santa Rosa*, recientemente salido del servicio del Estado y que en la actualidad carenan al parecer para reemplazar al *Colón* en los viajes á Tambo de Mora. Pero ninguno de ellos importa al fomento de la marina nacional, si se exceptúa el vaporcito *Nazaret*, que trafica la costa del norte al mando de un marino peruano.

El notable desarrollo alcanzado en la explotación de nuestro tráfico marítimo ha interesado algunas veces la atención, pero es opinión general que en los ensayos que se produjeron ha faltado la noción completa de un negocio menos vulgar de lo que parece y han falta do también elementos materiales para plantearlo.

De 1867 al 68 funcionó una compañía de vapores fiscales en servicio del tráfico mercantil: el *Chalaco*, vapor bastante bueno en esa época, que mandó primero don A. García y García y luego don Gregorio Pérez; el *Mairo*, vaporcito de poco provecho, al mando de don Julio Tellería, primero, y después al de don Nicanor Asín y el *Sachaca*, más inaparente que el anterior, que mandó Pérez antes de tomar el *Chalaco*, reemplazándolo don Gaspar Ureta. Eran todos jefes de marina, pero las naves que debían manejar no correspondían á sus merecimientos.

Años más tarde estuvo organizada una compañía de navegación con tres vaporcitos mercantes, traídos especialmente por los señores Miranda y Cª El gerente señor Leandro Miranda era persona entendida en muchos asuntos y le eran familiares varios idiomas. El mayor de los vaporcitos, *María Luisa*, mediría unas quinientas toneladas, el *Luisa* no excedía de trescientas y el *Grimanesa* era de menor tonela-

je. Trajeron buen servicio de mesa y licores exquisitos. Estuvieron mandados por marinos nacionales como Ureta, Boiset y otros, y, como ahora al *Nazaret*, les sobraba siempre y en todos los puertos ca rga hasta pasajeros, lo que no impidió que su vida fuese breve: no alcanzaron á mantener su tráfico dos años.

En todos los puertos dejaban carga por la insuficiencia de sus bodegas y los pasajeros viajaban aglomerados, mareándose como no sucede en vapores más estables por su mayor capacidad.

La compañía estuvo en la precisión de liquidar y los vaporcitos se dispersaron, comprados para el exterior.

Todavía hubo otro intento realizado con trasportes del Estado, cuya vida fué más corta, no obstante las muy especiales condiciones del gerente, que parece no tuvo la facultad de escoger su personal técnico. Los buques que se le entregaron eran casi pontones y las circunstancias ocasionales en que se acometió la empresa no permitían destinarle mucho capital.

El actual gobierno, como otros á que hemos aludido, ha facilitado la organización de una «Compañía de navegación á vapor y dique flotante»,que cuenta con un pequeño capital ya suscrito, susceptible de ampliarse, y una subvención liberal, con lo que acaso consiga afrontar la oposición que han de hacerle las poderosas compañías en ejercicio.

También se ha organizado últimamente una compañía de vapores italo-peruana que parece cuenta con elementos de vitalidad normal. Ofrece usar bandera peruana y haciéndolo se sujeta á la ley de protección á la marina mercante nacional, lo que hace su oferta de marcado interés para cuando se resuelva sistemar el mejoramiento del personal náutico militar, explotando las facilidades que para alcanzar los hábitos de mar, sin grave costo, ofrece la navegación de comercio. Verdad que aun sin esa perspectiva abierta á una profesión huérfana, es siempre motivo de satisfacción que aumenten las naves estimulando al tráfico, que aumente el tráfico estimulando el aumento de las naves.

Navegación marítima de guerra

El origen de fuerza naval americana en la costa occidental de Sudamérica debe buscarse en aguas del Plata, en la República Argentina.

En ese periodo indefinido de tregua ó tolerancia tácita que hace la primera etapa de vida autónoma de Chile, tuvo esta república un pequeño bric, el *Potrillo*, que un capitán mercenario entregó á los es pañoles. Después del rechazo sufrido en Cancharrayada y de la resis tencia heróica pero inútil de O'Higgins en Rancagua, mientras Osorio entregaba la honra, la hacienda y la vida de los vecinos de Santiago á Sambruno, los que pudieron emigrar y desconfiaron de la pérfida amnistía fueron á avecindarse en Buenos Ayres.

Todos los hombres notables que se ocupaban de la lucha de independencia veían con entera claridad la necesidad de llevar la guerra á la metrópoli colonial y de procurarlo adueñandose del mar, como el modo práctico de llegar á ese resultado. Dueños de la mar podían hostilizar el comercio español, amenazar el prestigio de su administración, llevar por todas partes la propaganda autonomista y crear y fomentar hábitos de libertad y seguridades de obtenerla y conservarla. Los vencidos de Chile y emigrados tenían motivos más apremiantes para abrigar esas convicciones y propagarlas con el ferviente celo de quienes después de gustar breve tiempo la dulzura de la vida propia, lo habían perdido todo, hasta el hogar y en muchos casos parte de la familia, que había quedado á merced de un vencedor implacable.

La idea tomó pronto forma y se encargó de realizarla al comodoro don Guillermo Brown, que tan completo éxito alcanzó (1814) en Montevideo sobre la escuadra española. Era el momento en que San Martín separándose del ejército del norte para asumir la administración política de Mendoza, organizaba silencioso el ejército que devolvería la autonomía á Chile: se quería dar más inmediata ocupación á Osorio, para disuadirlo del intento de acometer el paso de los Andes.

El comodoro Brown aceptó, desde luego, la propuesta, y organizó su flotilla, tomando en ella parte un hermano suyo, don Hipólito Bouchard y el presbítero chileno don Julián Uribe. El móvil más imperioso para éste último era rescatar á los notables de Chile que, engañados por la promesa de olvido, la amnistía de Osorio, volvieron á Santiago en donde se les apresó, confinándolos en las islas Juan Fernández, sujetos á todo género de mortificaciones, incluso el hambre y á la más cruel explotación.

Se aprontaron cuatro naves: fragata *Hércules*, bergantín *Trinidad*, corbeta *Halcón*, tremolando bandera argentina, y el *Uribe*, que llevaba al tope bandera negra.

El comodoro mandaba el primero de los buques nombrados, *Hércules*, (a) *Lanegra*, y su hermano el segundo; ambos de propiedad de aquel. La corbeta *Halcón* pertenecía á Bouchard, su capitán, y el queche *Uribe*,

que mandaba el capitán italiano Barrios, era propiedad del presbítero don Julián Uribe, quien se embarcó también, por ir personalmente á rescatar á los presos. Era jefe de la guarnición Freyre, más tarde general y presidente de Chile.

La flotilla salió de Buenos Aires en octubre de 1815 y pocos días después, á la altura del Cabo, se perdió el queche *Uribe*, recargado de artillería, la que además estuvo mal estivada. Todos los tripulantes de esta nave perecieron, inclusive el presbítero, con lo que la parte del programa, referente á prisioneros, quedó desatendida.

Los otros tres buques ganaron el Pacífico, visitaron Mocha y después de corto cruce, en el que hicieron varias presas, se encaminaron á la costa peruana. Brown vino á recalar sobre el islote Hormigas de Afuera, ácuyo amor fondeó, y desde ese centro de operaciones, punto de recalada para los buques veleros que buscaban el Callao viniendo del norte, capturó varios de ellos, entre otros la fragata *Gobernadora* y la goleta *Andaluz*, en los que puso artillería.

Existía fondeado al amor del islote un buque desarbolado al capturarlo, que servía de pontón, en el cual había también depósito de prisioneros y algunos de éstos fugaron en un bote, que fué á recalar en Chancay. De ese puerto tuvo el virrey Abascal las primeras noticias de la flotilla argentina y en relación con ellas adoptó sus providencias, siendo de las primeras, por faltar buques de guerra, armar las fragatas mercantes *Tagle*, *Reina de los ángeles*, *Minerva*, *Comercio*, *Trujillana* y el bergantín *Europa*.

Por su parte Brown, comprendiendo que las noticias que debían haber dado los prófugos hacía inútil su permanencia en Hormigas, se presentó en el Callao el 16 de enero de 1816, cañoneó la plaza hundiendo una fragata y causando averías en varios buques y casas de la ribera. El fuego de los fuertes y lanchas cañoneras lo obligaron sin embargo á retirarse á la isla San Lorenzo, pero antes de fondear delante de ella, se fué sobre la fragata *Consecuencia*, que se avistó en demanda del puerto; y abordada se supo que venía de Cadiz con pasajeros y valioso cargamento. El buque fué estimado buena presa y los pasajeros quedaron en la condición de prisioneros.

Brown repitió sus asedios al puerto sin notable resultado, aunque intentó un asalto nocturno en embarcaciones menores, que llevaban tropa; pero aunque tomaron algunas lanchas, frustró el éxito la presencia en la bahía del batallón Extremadura, que Abascal había embarcado con justificada previsión.

El virrey, tras grandes esfuerzos, pudo mover en febrero 15 los cinco buques nombrados, puestos á órdenes de Cousieyro; pero la flotilla

argentina había abandonado ya las aguas del Callao y apareció por el norte, mientras Cousieyro la buscaba al sur.

Brown se dirijió á Tumbes y después de visitar ese puerto fué á la isla Puná con toda su flotilla, febrero 9, de la cual el mayor número de buques quedó allí fondeado, continuando él agua arriba del Guayas, con dos buques ligeros: el bergantín *Trinidad* de 18 cañones y la goleta *Andaluz* de 12. Llegado frente á Guayaquil, febrero 12, atacó el fuerte Piedras, cañoneándolo hasta rendirlo, y conseguido esto fué contra el fuerte San Cárlos, que sostuvo el fuego con éxito. El *Trinidad* varó al maniobrar, lo que imputó Brown al práctico, á quien mató. Las descargas menudearon sobre el buque varado, que resultó hecho pedazos, quedando prisioneros Brown y 44 tripulantes. La *Andaluz* abandonó la acción y fué á comunicar las nuevas al grueso de la flota, que esperaba en Puná.

El hermano de Brown abrió negociaciones sobre canje de prisioneros con el gobernador brigadier don Juan Orosco y Pascual, que se negó á conocer de ellas; nombrándose una junta especial, que resolvió aceptar las propuestas de la flota, tomando en cuenta dos motivos determinantes: al capturar el comodoro á la *Consecuencia* encontró á bordo de esta fragata al brigadier D. Juan Manuel de Mendiburu, que venía de Madrid como gobernador de Guayaquil, en reemplazo del de igual clase militar Vasco Pascual; se ofrecía canjear á ese jefe y otros empleados por el comodoro y sus hombres, agregando los argentinos la devolución de tres buques cargados de mercaderías. De otro lado y en caso de no aceptarse la propuesta, se insinuaba la facilidad con que la escuadra podría incendiar la ciudad, los fuertes y las embarcaciones á vista. La junta acordó aceptar las estipulaciones, que tuvieron realización completa en Puná, reasumiendo el comodoro su comando.

La flotilla argentina continuó de Puná al W. y fué á fondear en una de las islas de Galápagos, en la que permaneció más de un mes. Ahí se distribuyeron las adquisiciones hechas, separándose Bouchard del comodoro por haber desaparecido la cordialidad entre ellos. Bouchard volvió de Galápagos por el Cabo á Buenos Ayres, en la fragata *Consecuencia* y más tarde ingresó al servicio del Perú. Brown con la *Hércules*, la *Halcón* y demás buques prolongó la costa hasta San Blas, vendiendo la mercadería ocupada y desde ese puerto volvió al sur, haciendo siempre escalas. Encontrándose al ancla en Buenaventura lo sorprendió un piquete de fuerza española, obligándolo á huir sin cuidarse de la *Halcón*, que cayó en manos de los españoles, con sus tripulantes, mercadería y aun el propio hermano del comodoro.

Desde aquel puerto el comodoro se fué directamente al sur y pasó al Atlántico, en cuyo océano su buque *Hércules* fué apresado por la fragata inglesa *Brasen* y conducido á la isla Antigua.

La expedición Brown tuvo incuestionable eficacia, aunque no fuera más que comprobando lo fácilmente vulnerable del poder marítimo español en el Pacífico. El dominio de este océano estaba indicado como objetivo principal en los círculos políticos de todas las naciones embrionarias de Sud América, como se dice antes, y especialmente en el de los que preferían localizar lejos los horrores y destrozos de la guerra; en el de los que querían llevar la guerra á la metrópoli colonial, centro de recursos, arsenal de la resistencia española.

«Este triunfo y cien más serán insignificantes sin el dominio del mar» decía O'Higgins después de Chacabuco, y al decirlo expresaba un credo que estaba bien impreso en todos los cerebros sanos.

Tal convicción se arraigó más en vista de las dificultades que hubo de remover después de esa victoria para volver la libertad á los confinados en Juan Fernández, entre los que se contaban hombres viejos notables, padres de familias honestas, que arrastrados por el amor filial y confiados en la fé que merecían los que llevaban la palabra del Rey, habían vuelto á sus hogares, después de destruídas las huestes autonomistas, para ser rodeados como se rodea el ganado, encadenados, remitidos en carretones á Valparaíso y embarcados ahí en la corbeta *Sebastiana*, que hizo á Juan Fernández dos viajes con confinados: en 1814 el primero y en 1815 el otro. La forma en que se hizo esa traslación es una afrenta para sus obcecados autores. Como de Uribe y de muchos más, fué vivo anhelo de todos rescatar á esos presos que solo lo eran como encarnación de crueldades tanto más odiosas cuanto que evitándolas no sufría merma el propósito político que guiaba á sus crueles autores. Es inútil decir que O'Higgins participaba de esos anhelos, pero carecía de naves para llegar á Juan Fernández y en su angustiosa extremidad acudió á un ardid: mandó arbolar en los fuertes y oficinas la bandera española, en la esperanza de que cualquiera navío que viniese en demanda del puerto, al ver esas banderas, lo tomaría sin desconfianza. Sucedió como estuvo previsto. El bergantin *Aguila* recaló sobre el puerto y decidido á la vista de esas banderas que pregonaban el dominio de España, se dirigió al fondeadero y cayó en la celada. (Fines de febrero de 1817.)

Ese buque armado en guerra y dotado de cien marineros colecticios, se puso á órdenes del marino irlandés Raymundo Morris, á quien acompañó en el desempeño de su comisión el coronel Cacho, distinguido jefe español, que se encontraba en la condición de prisionero y que fué escogido para convencer al gobernador de las islas de

que era inútil resistir. El *Aguila*, bautizado con el nombre de *Pueyrredón* en atención al Director Supremo de la Argentina, salió de Valparaíso en cumplimiento de su comisión el 16 de marzo inmediato, y estuvo de regreso, después de haberla cumplido satisfactoriamente, el 31 del mismo mes. Se afirma que el nombre de *Pueyrredón* solo se le dió á este buque en julio del mismo año. Montaba 16 cañones, careciendo de condiciones para el servicio militar. Era, además, bastante viejo. Fué el segundo buque de Chile.

La víspera de la batalla de Maypú, en previsión de lo ocurrido después del desastre luctuoso aunque heróico de Rancagua, O'Higgins, que había formado parte de la conmovedora caravana compuesta de mujeres, niños y ancianos que emigró en 1814 á través de los Andes, en la más deplorable miseria, se apresuró á hacerse cargo de la *Windham*, fragata de la compañía de Indias orientales, contratada en Londres por el comisionado confidencial de Chile en Inglaterra, Alvarez Condarco. Personas del alto comercio, interesadas en salvar á sus respectivas familias en caso de derrota, ayudaron á pagar los $ 30000 de su costo. Era de ochocientas toneladas y más de media vida, pero bastante bueno para el objeto que decidió su adquisición. Salvado el peligro los comerciantes dueños de la mitad del buque quisieron dedicarlo al corso, pero en junio 3 de 1818 ingresó al servicio del Estado, fuerte de 46 cañones, con el nombre de *Lautaro*, devolviéndose á los comerciantes el valor que tenían invertido.

Para mandar la *Lautaro* se contrataron los servicios de O'Brien, oficial de la marina inglesa, separado del de su país; dotándolo con cien marineros colecticios y doscientos cincuenta chilenos, que aparte de ser bisoños en achaques de mar, no entendían más el inglés en que mandaban los oficiales, que éstos el castellano en que sus subordinados se excusaban de no entender sus órdenes ó pedían se las aclarase.

Bloqueaban Valparaíso la fragata *Esmeralda* de 44 c y el bric *Pezuela* de 18; dejados á órdenes de Osorio. El Director supremo ordenó que la *Lautaro* saliera á romper el bloqueo y así lo hizo, dejando el puerto en la noche del domingo 26 de abril para avistarse con los buques españoles á las 7 de la mañana siguiente.

Coig, comandante de la fragata española, confundió á la chilena con la *Amphion*, fragata inglesa, con la que á menudo se ponía al habla. Contribuyó á su error la bandera inglesa que la *Lautaro* traía al tope y conservó hasta encontrarse muy cerca.

Coig al notar su error descargó una andanada sobre la *Lautaro*, que cambiando la bandera inglesa con la chilena, devolvió la descarga casi á toca penoles, estrechándose contra la *Esmeralda* hasta cortarle con el bauprés la jarcia del mesana, que desarboló en parte, di-

ficultando las perchas y cabos pasar á la cubierta del buque abordado; lo que solo consiguieron O'Brien y treinta de sus sobordinados, apoyados por las repetidas descargas de fusil que hacían desde el castillo de proa de la *Lautaro* los soldados de la guarnición, á órdenes de Miller.

Como primera diligencia O'Brien arrió la bandera española y se ocupaba de guardar las escotillas del entrepuente adonde se habían refugiado los tripulantes españoles, mientras venía más gente suya á apoyar el asalto. Los masteleros desprendidos dificultaban sinembargo el trasbordo y luego un golpe de mar separó las dos fragatas, antes de que se las hubiera abozado bien. El segundo de la *Lautaro*, teniente Jorge Argent Turner se apresuró á arriar botes en que enviar refuerzo á O'Brien y una vez desprendidos del costado se fué sobre el *Pezuela*, que después de arriada la bandera se escurría del teatro del combate, procurando salir del radio de tiro de la fragata chilena.

Al notar esta maniobra de la *Lautaro* los españoles volvieron á cubierta, atacaron á los abordantes, mataron á O'Brien y á muchos de sus valientes subordinados, precisando á los demás á echarse al mar para alcanzar los botes de la *Lautaro*, quedando los menos diligentes prisioneros. La dotación española repuso al tope su bandera, dedicándose luego á reparar de prisa las averías del mesana. Al notar otra vez la bandera española al tope de la *Esmeralda* Turner cambió de bordo, dejando escapar al *Pezuela* para embestirla resueltamente y repuesta á tiro la cañoneó y destrozó, produciéndole incendio. La *Esmeralda* se puso en retirada, sin que pudiera alcanzarla la *Lautaro*, de mucho menor andar.

Se pretende que el *Pueyrredón* tomó parte en este combate, pero Miller, que es bastante minucioso, no la menciona y Gay mismo, que insinúa la especie, no señala las funciones que desempeñó; lo que autoriza á desatender la insinuación. Uno solo de los propósitos de esta agresión se cumplió: el de romper el bloqueo y este éxito resultó pagado bastante caro.

El descontento producido con tal motivo tuvo su compensación. Al volver la *Lautaro* al puerto alcanzó y capturó al bergantín *San Miguel*, en viaje de Talcahuano al Callao, llevando algunas familias que emigraban de Concepción, huyendo de los azares de la guerra. Entre los pasajeros notables iban don Pedro Nicolás Chopitea, don Rafael Beltrán y el comandante don Matías Arias. Llevaba este buque gran cantidad de valores, alhajas, plata sellada y mercaderías, cuyo valor excedía en mucho al costo del *Lautaro*.

En cuanto á ideales náuticos dice Gay: «........ las miradas de San Martín y O'Higgins no se limitaban á tener una marina con

que guardar las costas. En sus conversaciones hablaban con frecuencia de la posibilidad de una expedición contra el Perú, una vez dueños de Chile, con cierto número de buques y de ir á conquistar á aquel arsenal de hombres, armas y municiones la independencia que deseaban: el principal objeto del viaje de San Martín á Buenos Aires fué combinar con el director Pueyrredón esta expedición naval, ya muy meditada.»

Testimonios distintos acreditan que el objetivo constante de San Martín, desde que abandonó el ejército de Tucumán, era llevar la guerra al Perú; en lo que no podía pensarse sino después de despejar el tráfico por el océano.

«Cinco días después de este grande acontecimiento, (la victoria de Maypú) que fijó la suerte y destinos de Chile, el victorioso general San Martín apareció por segunda vez en Buenos Aires, donde fué recibido con una admiración y entusiasmo parecidos á la idolatría. Su objeto era presentar al gobierno el plan que había trazado, para invadir por mar el Perú desde Valparaíso: solicitar refuerzos suficientes para llevarlo á efecto y decidir al general Belgrano á obrar de concierto, marchando con el ejército desde Tucumán para atacar á los españoles en el Perú por el lado de Potosí, mientras él desembarcaba personalmente cerca de Lima.» Era el viejo programa del resuelto y discreto general yapeyuano: era la senda práctica de todos los patriotas un momento agrupados á orillas del Plata.

Uno de los primeros actos de O'Higgins había sido organizar en Valparaíso la Escuela de Marina, cuya dirección encomendó á don Manuel Blanco Encalada (*), que siendo casi niño había alcanzado la clase de alferez de navío en la marina de España, de la que se había separado para ponerse al servicio de la independencia de Chile, patria de su padre, á la que había servido como oficial de artillería hasta alcanzar grado por grado la clase de teniente coronel. Contaba entonces 26 años.

Se habían recibido buques de diversos lugares: el navío *Cumberland* de la Compañía de Indias, de 1,300 toneladas y 64 c, enviado también de Londres por el agente confidencial de Chile allí, Alvarez Candarco, equipado y listo. Se le dió el nombre de *San Martín* en homenaje al ilustre general, dotándolo con 300 hombres del país, sacados de las cárceles ó rodeados en las calles y dando el mando á Wilkinson.

Los coquimbanos habían comprado la corbeta *Chacabuco*, antes *Clifton*, de 20 c, armándola en corso para ir con ella al norte, á caza

(*) Blanco Cicerón, según Miller y Córdova y Urrutia.

de presas. La habían comprado en 30,000 pesos, gastándose además 10,000 en prepararla. El Director la adquirió al costo y entregó el mando á Blanco Encalada, á quien reemplazó después Dias, capitán de artillería.

El *Araucano* fué uno de los cuatro buques que animó á venir don Miguel Carrera y llegó de Estados Unidos á Valparaíso al mando de don Carlos Woster. quien lo vendió y continuó de su capitán hasta que al salir para Talcahuano pasó al *Lautaro*, reemplazándolo en ese buque don Raymundo Morris. Fué antes el *Colombo*, de 16 c.

El 9 de octubre de 1818 esa flotilla á órdenes de Blanco Encalada, hecho capitán de navío, salió de Valparaíso con pliegos cerrados.

Se sabía desde algún tiempo antes que en Cadiz se preparaba una respetable expedición, cuyo destino era Sud-América, aunque su itinerario se ignoraba. De ahí la actitud incierta de San Martín en Mendoza. ¿Se dirigía la expedición á la costa oriental ó á la occidental de Sud-América? Nada podía saberse y era justamente por eso que O'Higgins no omitía medios para aumentar sus elementos navales y prepararlos de la mejor manera posible.

Al fin habían llegado informaciones más precisas, traídas á Buenos Aires por uno de los buques expedicionarios: la fragata *Trinidad*, revolucionada en el viaje. De la relación de sus tripulantes resulta que el 21 de mayo de 1818 se habían embarcado en Cadiz dos batallones del regimiento Cantabria, un escuadrón de dragones y una compañía de artillería volante, con efectivo de 2,800 hombres; que esa expedición constaba de once naves, diez transportes y la fragata de guerra *Reina María Isabel*, que los custodiaba. La *María Isabel* era una de tres fragatas compradas por España al gobierno ruso, tenía 50 cañones y medianas condiciones marineras. Se supo además que, según órdenes dadas, el puerto de recalada prescrito era Talcahuano. El gobierno del Plata se había apresurado á comunicar las anteriores informaciones por un expreso.

A tales noticias se debía el que la escuadrilla chilena dejara el puerto, con rumbo al sur. Las instrucciones prescribían á Blanco ir directamente sobre Mocha, pero él no creyó conducente abrirse mucho de la costa y aun más, le pareció mejor visitar Santa María.

En la mañana de octubre 26 de 1818 se avistó dicha isla Santa María, al sur de la bahía de Concepción, la que no alcanzaron hasta el dia siguiente, por ser muy flojo el viento. Al oscurecer se avistó una vela al sur y se destacó al *Araucano* para reconocerla. Al dia siguiente se reconoció ese buque: era la fragata inglesa *Shakespeare*, ballenera. Por ella se averiguó que la fragata *María Isabel* había arribado días antes á esta isla con trasportes, que estaba desapro-

visionada y con muchos enfermos abordo, y que cinco días antes había seguido á Talcahuano con los dos trasportes. A poco se presentó un botero, el cual en vista de la bandera española que flameaba al tope de estos buques, supuso que fuesen los que le habían ordenado las autoridades esperar y entregó al jefe de la flotilla, Blanco Encalada, los pliegos de instrucciones que para los trasportes que fuesen llegando había dejado el jefe de la expedición española, capitán de navío Capaz, que era á la vez comandante de la fragata *Reina María Isabel*. Cinco soldados, dejados en comisión, confirmaron la noticia.

Así orientado por las noticias de la ballenera, del botero y el pliego de Capaz, el capitán Blanco, aprovechando de un norte fresquito que casualmente sopló, se fué en popa sobre Talcahuano.

La *Chacabuco* había perdido el convoy desde la víspera y el *Araucano* quedó en observación para comunicarle órdenes. A las 12 m. del día 28 los buques chilenos avistaron á la fragata española, fondeada en Talcahuano, á tiro de pistola de la playa y avanzaron sobre ella con la bandera inglesa al tope, la cual cambiaron por la chilena á unos doscientos metros de distancia. La *María Isabel* hizo su andanada de recibimiento y el *San Martín* no le hizo esperar el retorno de su cortesía, fondeando al alcance de la voz de su enemiga. En esta fragata picaron la amarra, con lo que varó en seguida sobre la playa, precipitándose unos tripulantes á los botes hasta llenarlos y arrojándose otros al agua para ganar tierra á nado más pronto.

Blanco se apresuró á capturar la fragata encallada y á órdenes de Wilkinson se inició en ella la faena de volverla á poner a flote, pero el viento norte que soplaba la retenía contra la costa, dificultando la maniobra. Aunque mes y medio antes, al embarcarse Osorio había volado los fuertes, á falta de cañones los milicianos disparaban sobre la fragata con rifles, aprovechando su proximidad á tierra; ayudando en esa hostilidad algunos de los náufragos voluntarios, parapetados todos detrás de las tapias y accidentes del terreno. Como este fuego embarazaba el trabajo de salvamento, se desembarcó una fuerza para hacerlo cesar, lo cual se consiguió de pronto; pero tardando sólo el corto tiempo que empleó la noticia en llegar á Concepción, vino de esta ciudad el general Sánchez con los 1600 hombres á que había alcanzado su efectivo, agregadas las tropas llegadas en los dos trasportes á las reliquias del ejército de Osorio, que aquel había conservado á sus órdenes. La faena de salvamento había ocupado la noche entera sin resultado, porque á la acción del viento se unía la de la corriente; y el fuego de fusilería estorbaba el trabajo. Al arribo de Sánchez y durante la noche se intentó abordar el buque en-

callado, lo que impidieron los patriotas con fuego bien nutrido. En el día situaron los españoles 4 piezas entre las ruinas del fuerte San Agustín, pero disparaban de preferencia sobre el *San Martín* y la *Lautaro*, persuadidos de que la *María Isabel* no flotaría facilmente. Sin embargo: cuando ya se imponía la necesidad de quemar la fragata antes de abandonarla, el viento norte roló al sur, Wilkinson orientó las velas y la fragata española se enderezó primero y luego se zafó de su lecho de arena, alejándose de la playa, empujada por el viento.

Después de un accidente en que el *San Martín* resultó varado á su vez, por consecuencia de la composición y escasez de su personal; los tres buques levaron anclas y el primero de noviembre fondeaban en la isla de Santa María.

La información de Blanco Encalada se había completado con la lectura de los documentos encontrados en la *María Isabel* y desprendiéndose de ellos que los otros trasportes debían recalar en la isla Santa María, se dirigieron á ella sin pérdida de tiempo. Allí encontraron á la *Chacabuco*, que á precaución se mandó á cruzar delante de Talcahuano y al *Araucano*. Allí se les reunió otra unidad naval: el *Galvarino*. Era éste la corbeta *Hecate*, antes del servicio de la marina inglesa. Guise la había adquirido y vino con ella á Buenos Aires, de donde lo dirigieron á Valparaíso, para la entrega del buque, la que realizó en debida forma. Montaba 18 c y llegó á Santa María al mando de Spry.

El cruce de estos buques españoles fué poco afortunado, casi desde su salida de Cadiz. Por haberse negado permiso á un sargento para saltar á tierra en Tenerife, en donde se detuvo el convoy algunos dias refrescando la gente, al continuar el viaje se sublevó la fragata *Trinidad*, matando á los oficiales y llevando la nueva y los datos á Buenos Aires. En Tenerife mismo había sido preciso abandonar otro trasporte, declarado inhábil para seguir viaje. De los cuatro que entraron á Talcahuano, Sánchez pretendió dejar ahí la fragata *San Fernando*, pero á última hora se le permitió seguir al Callao con los otros: *Atocha*, *Escorpión* y *Esperanza*.

Fondeada la escuadra chilena en Santa María con bandera española, tomó una después de otra á las fragatas *Magdalena*, *Dolores* y *Carlota*. Veían buques con su bandera, los suponían compañeros é iban confiados á fondear entre los otros y una vez anclados los buques y puestos de parada los jefes y oficiales iban á saludar al superior, mientras hombres y mujeres del trasporte daban vivas en su entusiasta alegría de haber ganado el puerto. El desengaño venía después.

Al cabo se resolvió el capitán de navío Blanco Encalada á abandonar Santa María, dejando en observación á la *Chacabuco*, que tomó

otros dos trasportes, escapando solamente la fragata *Especulación*, que consiguió escurrirse hasta el Callao.

El 7 de noviembre entraba la escuadra triunfante á Valparaíso. El éxito había sido completo, no sólo por los cuantiosos elementos adquiridos, sino además porque careciendo de ellos las reliquias del ejército de Osorio, agrupadas por Sánchez, éste sólo podía ofrecer un peligro insignificante.

El convoy de trece velas fué recibido por los porteños con indescriptible alegría y desde entonces se dió como terminado el dominio español en el Pacífico.

El antes teniente coronel Blanco Encalada fué objeto de las manifestaciones mas calurosas de aprobación tanto en Valparaíso como en Santiago, y el gobierno lo elevó á la categoría de contralmirante.

***

O'Higgins favoreció también el crucero del bric argentino *Intrépido*, que en la armada de Chile se llamó *Maypú*. Se armó con 18 c, tripulándolo 115 hombres al mando del marino inglés John Brown, tal vez el mismo hermano del comodoro que á órdenes de éste mandaba la *Halcón*, en la que fué apresado en Buenaventura mientras su hermano se ponía en salvo. Pudo fugar, rescatarse ó alcanzar indulto.

Este buque salió de Valparaíso para el norte con el principal objeto de hostilizar el comercio español, en ejercicio de corzo, como su hermano ó simplemente homónimo, lo hizo antes. Salió de Valparaíso el 17 de octubre de 1818 y frente al puerto de Pisco, encontró cruzando dos buques de comercio armados en guerra por el virrey Pezuela: la fragata *Resolución*, de 32c. mandada por el teniente don Francisco Sevilla y el bergartín *Cantón*, de 5c. mandado por el alferez don Antonio Gonzales Madroño. Puestos á tiro, cerca de las islas de Chincha, se trabó el combate, con evidente ventaja de los buques españoles, pero desplegándose por ambas partes denuedo y pericia. El *Maypú* resultó pronto con un palo tronchado y aún cuando se defendió con obstinación, fué abordado y rendido.

Brown estuvo preso en el Real Felipe y á él y los suyos se les juzgó como piratas. Cuando cosa de cinco meses después, estuvo Cochrane con toda la escuadra chilena en el Callao, ofició á Pezuela, con fecha 4 de marzo (1819) proponiendo cange de prisioneros que dicho virrey aceptó, fué excluído explícitamente á Brown por considerarlo pirata, no obstante que el *Maypú* se batió con bandera chilena. Esta exclusión, atento el carácter humanitario de Pezuela, confirma

la presunción de que se tratara del hermano del comodoro. En esa respuesta el virrey hacía saber, además, á Cochrane, que los marineros apresados en el *Maypú* habían sido entregados á buques de sus respectivas nacionalidades. Bajo la acusación de pirata Brown fué condenado á muerte y apiadado de su situación el cabo de guardia Alomí fugó con el sentenciado.

Hay una circunstancia en esta fuga que debe consignarse como estigma contra quien la produjo, con mengua de la humanidad. Alomí arregló las cosas de manera de llegar con su preso al costado de la fragata inglesa *Tyne*, comandante Falcón, fondeada en la bahía. Este limitó el asilo á Brown, haciendo volver á tierra á Alomí á pretexto de que *no era inglés*. La crueldad de ese procedimiento hizo la defensa del soldado infidente ante el noble corazón de Pezuela, quien tuvo la generosidad de indultarlo.

Cochrane

A la vez que para la compra de naves se había dado instrucciones al agente confidencial en Londres para contratar marinos que las manejaran. Don José Alvarez Candarco contrató á lord Cochrane, por entonces separado del servicio de la armada inglesa y éste á su vez á otros marinos; y aun quiso traer un vapor, á lo que se opuso el agente para evitar pérdidas de tiempo, embarcándose dicho jefe y sus acompañantes en la barca mercante *Rosa*, en la cual llegaron á Valparaíso á fines de noviembre de 1818.

Por cordial que fuese el recibimiento que se le hizo, es indudable que debió mortificarle no haber llegado un poco antes, cuando hubiera encontrado la marina en estado virginal y no hubieran ya en ella antecedentes gloriosos que superar y hombres vinculados á esos antecedentes, cuyos puestos dejaban sin ninguno á sus compañeros de viaje. Por mucho que las recientes glorias navales reflejaran en la frente de todos los hombres de mar como aureola común, no es aventurado afirmar que se consideró defraudado al presenciar el entusiasmo frenético con que se aplaudía al héroe de Talcahuano. Luego, á contar de don Jorge J. Guise, cuyos servicios acababa de contratar el gobierno de Chile, estaban embarcados varios jefes extranjeros, muchos de los cuales habían recibido ya su bautismo de sangre á la sombra de la nueva bandera.

Ese personal náutico en ejercicio no manifestó menos inquietud, la cual hubiera tomado mayores proporciones sin la modestia con que don Manuel Blanco Encalada, ascendido á la alta clase de contralmi-

rante, se subordinó al vice almirante Cochrane; ofreciendo en esa conducta un ejemplo que necesariamente contuvo á los demás. Este germen malsano influyó bastante, sin embargo, en las operaciones de esa flota, de la que se generó la peruana.

Desde luego, se efectuaron algunos cambios: se dió á Guise el mando de la *Lautaro*, el de la *Chacabuco* á Cater en vez de Dias, nombrado secretario de Blanco, como oficial de artillería, y el de la *O'Higgins*, ex *María Isabel*, en donde se instaló el vice almirante, á Foster. Wilkinson continuó en el *San Martín*.

Vencidas algunas dificultades, relativas particularmente á las tripulaciones mal pagadas, Cochrane salió de Valparaíso en enero 16 de 1819, con rumbo al norte y bastante abierto de la costa, con el doble objeto de adiestrar á las tripulaciones é interceptar si era posible á la fragata *San Antonio*, próxima á salir del Callao para Europa, llevando cuantioso tesoro. El 10 de febrero llegaron los expedicionarios á Hormigas de Afuera, lugar indicado para recalada. Una vez ahí pintó Cochrane sus buques al estilo norteamericano, para figurar los buques de esa nación *Macedonia* y *Juan Adams*, cuyo arribo al Callao estaba anunciado para esos días. Su objeto era sorprender á las fragatas de guerra *Esmeralda* y *Venganza* de 44 c, fondeadas en dicho puerto con las corbetas mercantes *Milagro*, *San Juan Bautista* y *Begoña* de 18 c. cada una, las fragatas *Begarrera* y *Gobernadora* de 16 c cada una y la *Comercio* de 12 c, la *Presidenta*, la *Castilla*, la *Sebastiana* y los bergantines *Veloz*, *Pezuela*, *Maypú* de 18 c, el pailebot *Aranzazú* y otros más insignificantes; montando los últimos armados, entre todos, unos 27 c: eran las naves destinadas á defender el puerto del Callao, apoyadas en sus fuertes.

Lord Cochrane resolvió aprovechar para su sorpresa el 23 de febrero, que por ser martes de carnaval suponía que mucha parte de la tripulación estaría con permiso en tierra, entregada al juego y tal vez en Lima; pero desde el 21 había una neblina muy espesa, durante la cual y estando Guise en la *O'Higgins*, una racha de viento alejó su buque, al que no pudo volver si no pasados cuatro días. En un momento en que despejó algo, vióse cerca un bergantín al que se dió caza, no sin que antes su capitán hiciera varios disparos de cañón. En esos momentos y envueltos siempre en la neblina, se oyeron muchos cañonazos seguidos, suponiéndose en cada buque chileno que el otro estaba empeñado en un combate. En un clarón de la neblina, apareció una lancha cañonera, que capturaron antes de que consiguiera escapar: por sus tripulantes supo Cochrane que los cañonazos eran salvas al virrey Pezuela, que estaba en la bahía. Este había ordenado un

simulacro naval, embarcándose en el *Maypú* para presenciarlo más de cerca.

Al despejar un poco la neblina y al amor de la isla se vió desde el *Maypú* una fragata al parecer española, con la apariencia exterior de los buques que llegan de viaje largo. El virrey ordenó ir sobre ella á reconocerla, pero el teniente Sevilla, capitán del *Maypú*, se excusó de acatar la orden, porque «no debía, dijo, afrontar azares de guerra con el virrey abordo» y volvió de prisa sobre el puerto.

El buque que tenían cerca era la *O'Higgins*, que desde luego se puso á la caza del bergantín. La *Lautaro*, situada algo más á barlovento, se aproximó á la capitana. Ambos buques tomaron la vuelta del puerto y fueron hasta el fondo de la bahía, en donde estaban los buques españoles agrupados delante de los fuertes. Al acercarse la *Lautaro* á la *Esmeralda* esta última rompió sus fuegos, sin cuidarse de la bandera norteamericana que llevaba, imitándola otros buques españoles. La *Lautaro* tuvo un muerto y cuatro heridos, uno de estos Guise. El segundo comandante maniobró mal, sotaventeándose, y la *O' Higgins* quedó sola á mantener el combate, después de haber fondeado sobre un anclote.

El 29 de febrero y 1.º de marzo repitió Cochrane sus asedios á la plaza, notificando el último de estos días bloqueo de la costa comprendida entre Guayaquil y Atacames. Anunciaba además que la bandera neutral no cubriría la mercadería enemiga y que los neutrales debían abandonar los puertos de la zona bloqueada dentro de los ocho primeros días inmediatos.

En San Lorenzo intentó Miller preparar brulotes, causándose una explosión de la que resultaron lastimados el mismo Miller y diez personas más.

Prepararon luego explosivos en el bergantín *Lucero* y en marzo 22 por la noche lo remolcó la *O'Higgins* hasta dentro de la había, dirigiéndolo luego sobre la escuadra; pero hallándose el brulote ya bastante cerca, el fuerte San Miguel lo hundió á cañonazos, antes de que la preparada explosión se produjese.

Como la *Lautaro* y la *San Martín* se habían quedado lejos por ser menos diligentes, la capitana volvió á su fondeadero de la isla. Ahí fueron á buscarla las cañoneras, pero unos tantos golpes de cañón bastaron á dispersarlas.

«El bloqueo declarado el 9 de marzo había empezado de hecho, pues á la entrada de la bahía se estacionó una división, lo que le proporcionaba hacer algunas presas, aunque *no siempre con estricta sujeción á las leyes marítimas de las naciones.*» En San Lorenzo encontra-

ron prisioneros patriotas en horroroso estado de miseria, que fueron puestos en libertad.

No bastando la fuerza naval chilena á atacar á la española al abrigo de los fuertes, ni siendo suficientemente activa la caza de presas y faltos de agua y víveres los buques de la división naval chilena, que llevaba dos meses fuera de Valparaíso, se dirigió á Huacho, quedando en el Callao, para mantener el bloqueo, la *Chacabuco*, á órdenes de Cater. En abril 18 llegó al Callao, procedente del sur, Blanco Encalada con la *Galvarino* y siguió al norte, á juntarse con el vice almirante.

Este estaba de plácemes. En Supe había capturado $ 70,000 y en Huarmey, abordo del bergatín *Gacelle*, fondeado en ese puerto, otro tanto-

Blanco recibió orden de volver al Callao á continuar el bloqueo con el *San Martín*, *Pueyrredón* y *Chacabuco*.

El 13 llegó Cochrane á Payta y destacó á Foster á tierra con cien hombres, con los que puso en fuga á la guarnición y saqueó la ciudad. De una goleta fondeada en el puerto, la *Sacramento*, extrajeron cañones, cacao y botijas de aguardiente.

De Payta vino la *O'Higgins* al sur é hizo otro desembarque en Supe tomando esclavos, azucar, ganado y víveres. Volvió de ahí á Huarmey por agua y, no encontrándola buena, fué á buscarla á Guambacho (Samanco.)

De regreso al Callao, en junio, supo Cochrane que Blanco Encalada, falto de víveres y desesperado de que llegara el jefe de la armada, levó anclas y regresó á Chile. Cochrane hizo otro tanto y en junio 17, fondeaba en Valparaíso.

Aparte del daño efectivo que hizo esta expedición al prestigio naval de la marina española en el Pacífico, y del causado á su propio prestigio, con las apropiaciones realizadas, causaron daños importantes: la *Motezuma* y otras diez naves, lanchas cañoneras, víveres, mercadería, tesoro...... Algo que pasaba de medio millón de pesos, para agregar á las exacciones que por su parte realizaba el paternal gobierno del país, así esquilmado.

El 12 de setiembre de 1819 salió de Valparaíso para el norte la segunda expedición de Cochrane. Laborioso había sido aprovisionarla y apertrecharla. A medida que el peligro propio se veía menos, el egoismo prevalecía más.

Dias antes se habían despachado al sur los buques *Pueyrredón*, *Intrépido* y *Motezuma*, en previsión del refuerzo que debía llegarle de España al virrey.

La segunda expedición Cochrane constaba de los mismos buques de la primera, exceptuando los antedichos y la *Chacabuco*; pero se habían agregado otros: la *Independencia* de 28 c y dos más viejos, *Victoria* y *Jerezana*, destinados á servir de brulotes. Traía esta expedición unos cuatrocientos hombres para desembarque, bastantes explosivos, y pertrechos. En Coquimbo hicieron escala para aumentar su gente de desembarque y de ahí fueron directamente al Callao, fondeando en San Lorenzo el 28 del mes dicho. Dos dias después (setiembre 30 de 1819,) la *O'Higgins*, *Lautaro* y *San Martín* entraron al puerto, fondeando en línea paralela á la de los buques españoles y quedando de reserva la *Independencia*, el *Galvarino* y el *Araucano*.

Cochrane había lanzado al virrey un reto para el combate de buque á buque, reto del que Pezuela prescindió. Las operaciones bélicas pudieron someterse al temperamento de quienes las provocaban en fecha bastante anterior al primer cuarto del siglo XIX.

Los atacantes se empeñaron contra la plaza en las noches del 1º y 2 de noviembre. Los cohetes en que se habían fundado ciertas esperanzas, resultaron inofensivos ó causaron daño á quienes los lanzaban, como sucedió en la balsa á cargo del capitán Hind, quien en una explosión imprevista resultó herido, con otros trece tripulantes. En esos amagos resultaron fuera de combate un oficial Bealey y veinte hombres más. En la noche del 4 se lanzó contra el muelle un brulote compuesto de un barril muy grande de brea encendida, el que fué hundido por el nutrido fuego hecho sobre él desde los fuertes, desde el mismo muelle y desde los buques. La noche siguiente llevó otro hasta bien cerca el teniente Morgelle, con resultado semejante al de la noche anterior.

Había siempre un buque chileno cruzando fuera de la isla. El 6 cruzaba el *Araucano*, que de pronto vino á la almiranta anunciando haber avistado una vela al sur, que parecía ser una fragata. La escuadra bloqueadora alzó sus anclas y fué en demanda de la vela avistada, que se supuso fuese una ballenera americana. Después se supo que era la fragata española de guerra *Prueba*, fuerte de 50 c, que venía de Cadiz y que, al ver buques en la isla, comprendió que eran bloqueadores, continuando su viaje á Guayaquil. Mientras Cochrane iba en pos de su reconocimiento hasta perder de vista el Callao, se deslizó en este puerto otro buque español, cuyo valioso cargamento de mercaderías aseguran que importaba medio millón.

Con la *Prueba* habían salido de Cadiz otros dos navíos: el *Alejandro I* que abrió una vía de agua al cruzar la línea, en el Atlántico, y que por esa causa volvió al puerto de partida y el *San Telmo*, que naufragó sobre el cabo de Hornos.

Sabedor Cochrane de que estaba en vaje esa expedición salió sobre Arica, esperando encontrarla; pero le tocaron vientos flojos y escasos, con los que los buques ganaban poco; y queriendo emplear mejor el tiempo destacó sobre Pisco una división compuesta de la *Lautaro*, la *Jerezana* y el *Galvarino* á órdenes de Guise; en estos buques había 330 hombres de desembarque.

Cochrane volvió al norte con la *O'Higgins*, el *San Martín*, el *Acaucano* y el *Pueyrredón* en busca de la *Prueba*.

Arribó á Santa para hacer aguada y ahí se le incorporaron la corbeta *Lautaro* y el *Galvarino*, por cuyos buques supo que Guise había tomado la villa de Pisco, defendida por 400 infantes, 80 ginetes y 4 piezas de artillería; cuyo total estaba á órdenes del comandante Gonzales.

La victoria costó á los patriotas la pérdida de Charles, oficial científico, que falleció algunas horas después de llegar á bordo mal herido. Charles había hecho su educación militar en la Real Academia de Woolvich, distinguiéndose en guerras de Portugal, Alemania, Rusia, Prusia y Austria. El general Robert Wilson lo había hecho su edecán y las tres últimas potencias nombradas le habían otorgado condecoraciones muy honrosas.

Urquiza recibió también heridas de gravedad y Miller tres, aunque afortunadamente ninguna fatal. El teniente Guticker, alemán, llevó la acción á su término ocupando la villa.

Sowersby tomó el mando de las tropas con las que se mantuvo cuatro días en tierra, abasteció la escuadra con algunas apropiaciones y destruyó 200,000 galones de aguardiente que había en la Playa, á pretexto de evitar que se embriagaran sus hombres. El 16 se reunieron á la *O'Higgins* en Santa, ocupada por la guarnición de aquella, á orden de Vidal, la *Lautaro* y el *Galvarino*; y el 21 salieron para Valparaíso el *San Martín*, la *Independencia*, el *Araucano* y un trasporte con enfermos.

La *O'Higgins*, *Lautaro*, *Galvarino* y *Pueyrredón* siguieron á órdenes de Cochrane al norte y el 27 entraron al golfo de Guayaquil, quedando en observación la *Lautaro* afuera, los dos últimos en Bahía Honda y dirigiéndose el jefe de la Armada en la *O'Higgins* sobre la boca del Guayas. En Puná había dos fragatas de comercio, que salían cargadas: la *Aguila* de 800 toneladas y de 20 c. y la *Vigonia* de 600 toneladas y de 16c. La *O'Higgins*, que había avanzado sola, sostuvo con los dos buques un breve combate y, á poco más de un cuarto de hora, se rindieron. Informóse á Cochrane de que dias antes se había aliviado á la *Prueba* hasta del peso de su artillería, poniéndola agua arriba, al abrigo del fuerte de las Peñas, en donde había poca agua para

que pudieran llegar buques de mucho calado y la proximidad de la tierra permitía ofender hasta con fusiles á los de pequeño porte. El vice almirante en consecuencia abandonó la persecución, puso en la *Lautaro*, que mandaba Spry, la artillería de la Vigonia, que era de bronce y mandó que esa fragata fuese convoyando las presas á Valparaíso, encomendó al *Galvarino* y *Pueyrredón* voltegear por el golfo, atisbando á la *Prueba* y él, sólo, en la *O'Higgins*, siguió al sur bastante corrido por el mezquino resultado de esta segunda expedición.

***

Antes de continuar el desarrollo de los hechos navales á que, sirviendo á la bandera de Chile, concurrió lord Cochrane, cumple dejar establecida la génesis de los barcos en que flameaba esa bandera. A ese efecto basta copiar un acápite de la carta que escribe Pueyrredón, director supremo del Plata, á O'Higgins, director supremo de Chile, con fecha abril 17 de 1817; carta de que fué portador San Martín al regresar de Buenos Aires, adonde había ido con motivo de su victoria de Chacabuco.

"Queda, dispuesto, dice Pueyrredón, que pongamos en el Pacífico una escuadra que lo domine: con esta arma será sin duda aniquilado el último poder de nuestros enemigos: necesitamos un año más para la ejecución de nuestros intentos, que tendrán su efecto infalible si conservamos el orden interior."

Mientras San Martín permanece en Chile ocurren Cancharayada y el triunfo casi definitivo de Maypú [abril 5|818). San Martín desatendiendo cuanto podía halagar su gloria ó beneficio personal, vuelve otra vez á Buenos Aires para solicitar recursos con que invadir al Perú por mar y resolver á Belgrano á avanzar con su ejército de Tucumán hasta Potosí, mientras él ataca Lima. Obtiene de Pueyrredón la oferta de medio millón de pesos, y otros recursos y para esperarlos aprovechando el tiempo vuelve á Mendoza á organizar otro ejército.

San Martín permanecía en Mendoza organizando batallones y esperando que se le suministraran los recursos ofrecidos por Pueyrredón y la logia «Lautaro» y á la vez esperando la expedición que se preparaba en Cadiz y cuyo puerto de desembarque aseguraban algunos que sería Buenos Ayres, así como que aquella se compondría de veinte mil soldados. Cansado de esperar y enfermo hizo renuncia del mando de tropas que tenía, las que entregó á Belgrano; causando su resolución profundo desconcierto tanto en los miembros de la Logia como en ambos directores supremos.

Pero esta renuncia de San Martín, no era, sin duda, mas que un apremio. San Martín no era dueño de ahogar la obsesión que lo dominaba, como medio de acabar el estado de guerra que amenazaba no tener fin. Ese medio, su secreto, su ideal, era llevar el teatro de la guerra al Perú. Y esa idea no era nueva. En abril 22 de 1814, hallándose al frente del ejército argentino en Tucumán, la expresa en carta á don Nicolás Rodriguez Peña, en las frases que siguen:

«No se felicite con anticipación de lo que yo pueda hacer en ésta: no haré nada y nada me gusta aquí. La patria no hará camino por este lado del norte que no sea una guerra defensiva y nada más: para esto bastan los valientes gauchos de Salta, con dos escuadrones de buenos veteranos. Pensar otra cosa es empeñarse en echar al pozo de Airón hombres y dinero: *Ya le he dicho á Vd. mi secreto. Un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza, para pasar á Chile y acabar allí con los godos*, APOYANDO UN GOBIERNO DE AMIGOS SÓLIDOS *para concluir también con la anarquía que reina. Aliando las fuerzas pasaremos por mar á tomar Lima*; *ese es el camino y no éste. Convénzase, hasta que no estemos sobre Lima la guerra no se acabará.*»

Sobrevinieron luego el arribo á Buenos Ayres de la *Trinidad* y el triunfo de los barcos de Chile en Talcahuano, y San Martín viene á Chile á trabajar en su tenaz idea de localizar la guerra en el Perú como el medio radical de terminar con la dominación española. O'Higgins tenía casi agotados sus esfuerzos, se hablaba de la gruesa expedición de Abisbal, motivo de honda inquietud, é intentó otro viaje á Buenos Ayres [febrero 1819.]

Razones imprevistas lo detienen en Mendoza y mientras O'Higgins le pide que acelere su marcha á Chile para seguir al Perú, de Buenos Ayres le ordena Pueyrredón ahogar con el ejército á sus órdenes la revolución cada vez más robusta que bregaba por arrojarlo del mando supremo. Debió ser un instante de angustiosa solemnidad aquel en que tuvo que titubear entre su deber y sus afectos, entre el interés del momento y el bienestar permanente, entre el anatema cierto de amigos y colegas y la apoteosis abstracta y tardía de la Historia.

San Martín, fustigado por su despótico ideal, se rebeló y fué adelante, aunque sentía que cada paso suyo hacia los Andes ahondaba el vacío abierto á sus espaldas con esa resolución. Toda una serie de hechos meritorios, todo el edificio laboriosamente alzado para ir con los suyos al fin perseguido en común, todo estaba perdido: solo permanecía porfiada la esperanza de realizar el *gran plan*, el plan que salvaría las nuevas naciones, aunque fuera mediante el sacrificio de sus creadores.

Puesto en una angarilla, porque la enfermedad le impedía tenerse á caballo, guió las tropas que había organizado hasta ese boquete de los Andes que tiene capítulo conmovedor en la Historia, con el nombre de *Paso de Rancagua*; nombre susceptible de alternar con el de Rubicón en esa Historia. Su aspecto era el de un enfermo sufrido y tranquilo, sin que revelara el dolor que sin duda lo oprimía al recordar los vínculos de tantos años que acababa de destrozar. Así, con su apariencia de esfinge, trasmontó la cordillera, urgido por la clarovidencia genial del predestinado.

Pueyrredon anuló la orden dada á San Martín, quince días después de expedida, aprobando su paso de los Andes y entrada en Chile para embarcarse en Valparaíso: en ese intérvalo se había firmado el tratado Tagle–Irrisarri por el que se comprometieron las Provincias Unidas del Río de la Plata y Chile á llevar la guerra al Perú, nucleo del poder colonial, garantizando ambas partes contratantes la independencia é integridad del país en donde iba á afianzarse el fin de la guerra.

En Rancagua supo que habían derrocado á Pueyrredón, de cuyo gobierno derivaba su mando militar, que renunció; como antes había renunciado á su cordialidad con aquel supremo Director al inhibirse de participar en las luchas intestinas, cordialidad que no se restableció jamás.

La junta de jefes á la cual presentó su renuncia se negó á aceptarla y él cedió, pero estableciendo como precisa condición, que se continuaría el viaje al Perú. Ese ejército dejó de ser de las Provincias para hacerse el ejército de San Martín.

San Martín prestó grande auxilio con su crédito personal para la adquisición de los recursos que faltaban, era el vínculo entre los notables del Plata y los de Chile, lo que no le impedía mantener correspondencia seguida con los patriotas del Perú, ni su labor informativa, ni la de organización militar.

* * *

Tiene por objeto la rememoración de estos recuerdos dar el debido relieve á la actuación de lord Cochrane durante su breve permanencia en el Pacífico.

Insistiendo en los detalles de esa actuación se tiene la clave de muchos hechos posteriores, en apariencia incoherentes, ilógicos.

En tanto que el capitán Cater con el *Araucano* se bate, enero 9 de 1820, con la goleta *Aranzazu*, cuyo comandante, Ibarra, la rinde

después de un combate reñido, el vicealmirante, de propia autoridad, separado de toda su flota, prolonga su viaje hasta Valdivia, puerto al cual entró con bandera española, el 18 de enero de 1820. Se esperaba ahí á la fragata *Prueba* y confundiendo con ella á la *O'Higgins*, salió un bote con cuatro bogas y un patrón, á cargo del oficial Monasterio, á hacerle la visita de puerto. En cuanto los tripulantes del bote subieron á la cubierta del buque fueron apresados. A la vez que obligaban al patrón á dar la marcación de los canales del puerto, el vicealmirante obtenía del oficial y marineros todo género de informaciones, entre otras la de que se esperaba al bric *Potrillo* con dinero para pagar la guarnición.

Como notara el jefe de la plaza que el bote tardaba en regresar y sospechando que se reconocían los canales con demasiada diligencia, ordenó que se hiciera fuego sobre el buque, lo que hicieron los fuertes en el acto. La *O'Higgins* enmendó su fondeadero, quedando fuera de tiro.

Desde su nuevo fondeadero continuó el vicealmirante dirigiendo el reconocimiento de la bahía durante dos días, hasta que se avistó al *Potrillo*, que, engañado por la bandera española de la *O'Higgins*, siguió avanzando hasta ser capturado por ésta, sin que mediase un disparo. Abordo hallaron $ 20000 y documentos reveladores de la situación política en Chiloé.

Como abordo de la *O'Higgins* solo había la dotación y aun ésta escasa, por lo menos en lo relativo á oficiales, lord Cochrane para continuar desarrollando su plan personal de operaciones, hubo de ponerse de acuerdo con el general Freyre, jefe del ejército del Sur, situado en Concepción. Dice el lord que luego que manifestó su proyecto lo aprobó el general y puso á su disposición doscientos cincuenta hombres, mandados por un intrépido francés, el mayor Beauchef, á pesar de que Freyre estaba en vísperas de atacar á Benavides y «debilitando así su división PODÍA INCURRIR EN EL DESAGRADO DEL GOBIERNO»

Todo pasaba admirablemente bien.

Por rara casualidad no solo resulta el general tan accequible que frente á Benavides en armas se resuelve á embarcarse en una aventura imprevista, bajo su exclusiva responsabilidad, si que también faltan en la *O'Higgins* oficiales que discutan sus opiniones, y había en Talcahuano dos buques ligeros y de poco calado de los que pudieron aprovecharse; la goleta *Motezuma* y el bergantín argentino *Intrépido*, enviado en 1818 al servicio del gobierno de Chile, debidamente armado y pertrechado; embarcada la gente de armas se hicieron los tres barcos á la mar, abandonando el puerto de Talcahuano el 25 de ene-

ro de 1820. A poco de haberse mareado y al prolongar la isla Quiriquina, se empeñó la *O'Higgins* en una punta saliente de roca. Tenía abordo seiscientos hombres. Los barcos pequeños antes nombrados estaban fuera de vista. Después de penosas maniobras, la fragata se puso de nuevo á flote y continuó el viaje, bomba en mano. El 2 de febrero, á 20 millas de la costa, en latitud de Valdivia, trasbordaron la tropa á los buques menores, que forzaron vela para ganar ese puerto, dejando á la fragata voltejeando afuera. Intentaban entrar en la noche; pero sobrevino calma y no lograron alcanzar el puerto hasta el día siguiente, en que fondearon con la acostumbrada bandera española y bajo la acción de fuerte mar boba. Los jefes de la plaza sospecharon, y sin duda sin esforzarse mucho, que se trataba de argucias y principió el fuego, hiriendo los costados del *Intrépido*, que tuvo dos muertos. Entonces y aunque la mar seguía agitada, se procedió al desembarque de tropas bajo el fuego de la plaza y de los fusileros. Luego se inicia el ataque de los fuertes, en cuya acción resulta el héroe un joven oficial peruano, el abanderado Vidal, después general de nuestro ejército.

Al día siguiente, febrero 4, se movieron los buques llevando gente para atacar los fuertes de la ribera oriental, cuyos defensores, al ver á la *O'Higgins* presentarse á la boca del puerto, los abandonaron atropelladamente, sin hacer un disparo.

Al maniobrar en los canales para dirigirse á Corral, el *Intrépido* encalló en el banco Dos Hermanos y se fué á pique, quedando útil solamente la goleta *Motezuma*, pues la *O'Higgins* desde su empeño contra la Quiriquina se mantenía laboriosamente á flote á fuerza de bombear, por lo que fué preciso vararla en lugar aparente, para evitar que se hundiera en mucha agua. Entre otras adquisiciones valiosas que hizo Cochrane en Valdivia, capturó el buque *Dolores* y tuvo noticias sobre una probable sublevación en Chiloé contra Quintanilla.

Cochrane entusiasmado con su éxito, y haciendo deliberada ó inconscientemente la política de Freyre, desatendido en el sur, quiso coronar su triunfo *conquistando* Chiloé. Con este propósito y dejando á Beauchef y sus soldados de Concepción el cuidado de esta plaza y de la *O'Higgins* varada, se fué con los dos pequeños buques mercantes, *Dolores* y *Motezuma* y la dotación de aquella fragata, á tentar fortuna en Chiloé, consiguiendo solamente demostrar una audacia refractaria á la prudencia y disciplina.

Vuelto Cochrane de Chiloé, hace ocupar á Beauchef con sus tropas Osorno y entra en relación con los araucanos; procediendo de cuenta propia, como olvidado de su rol.

El 27 de febrero vuelve al fin á Valparaíso en la *Motezuma*, tan

campante como si acabara de hacer la obra más natural del mundo, salvo cierta acumulación de exigencias que solo merecen mención por cuanto importan las manifestaciones de indisciplina más intemperantes que han podido producirse en el servicio regular de ninguna marina militar. Reclamaba una apoteosis para sus hechos del sur y como apenas consiguió que se desimulara la irregularidad de su proceder de arbitrista, presentó en mayo 14 su primera renuncia del cargo de vicealmirante, á propósito de que no se pagaban al equipaje los devengados pendientes. Poco después se nombró á Spry capitán de bandera en la almiranta y esto dió motivo á la segunda renuncia, pues ni este jefe ni Guise eran de su comunión.

Con excepción de estos dos jefes, los demás de la escuadra y los oficiales le elevaron oficios ofreciendo secundarlo en su separación del servicio si se le aceptaba á él la renuncia; oficios cuya espontaneidad sería en todo caso necesario admitir, pues pertenecen á un orden de actos que solo pueden aquilatarse en tribunales de honor, con acopio completo de datos sin lugar en la Historia. Sólo á falta de recursos mejores aceptan las personas juiciosas el que en cualquier forma puedan ofrecerle los que sirven á sus órdenes; bien que en la mayoría de los casos lord Cochrane, no obstante su elevada alcurnia, trae á la mente antes la figura expeditiva y voluntariosa de Drake que la enérgica y circunspecta de Nelson.

No es fácil explicar en honor suyo su inquina contra Guise, indicado por sus relevantes cualidades para reemplazarlo si precisara y menos que comprendiera en esa inquina á jefes que, como Spry, eran fieles á los antecedentes de amistad y subordinación que lo ligaban al ex-comandante de la *Hecate*, á cuyas órdenes salió de Inglaterra en ese buque.

Anota en sus propias memorias que Guise no había firmado la nota levantisca de los oficiales y no obstante lo arresta, haciendo necesaria la intervención del ministro de marina para reprimir el abuso de autoridad.

Fué lord Cochrane uno de los mayores inconvenientes de la expedición al norte y en su desconocimiento de los hombres y las cosas del país, pretendió que se le diera el mando de esa expedición, nacida, sin contradicción de nadie, en el cerebro de San Martín, y de la cual era solo la primera estancia la independencia de Chile, que el general yapeyuano había afianzado con la punta de su sable en las brillantes jornadas de Chacabuco y Maypú.

Para remover la resistencia de los tripulantes, que exijían sus pagas, firmaron una proclama promesa de pago San Martín y Co-

Pisco, que encontró desocupado al llegar en la tarde y al día siguiente todo el ejército siguió igual dirección.

Cincuenta días permaneció ese ejército en Pisco, tiempo aprovechado por San Martín en establecer sus vinculaciones en el país á la sombra de negociaciones prematuras, convenientes para ambos bandos, porque les daba el tiempo preciso para aprestarse al combate.

Al cabo de algunas reseñas diplomáticas y destacada al interior la división Arenales, el 28 de octubre se reembarcó el ejército en los trasportes, que convoyados por el *San Martín*, *Galvarino* y *Araucano* fueron hasta Ancón, en cuyo abrigado puerto desembarcaron.

Cochrane entró al Callao con los buques *O'Higgins*, *Independencia* y *Lautaro* en actitud de bloquear, pero sin notificarlo á la plaza. Había ideado otro de sus voluntariosos golpes de mano, que podían revelar todo menos disciplina, orden gerárquico.

El 5 de noviembre de 1820 realizó lord Cochrane un hecho de armas más brillante que el de la toma de los fuertes de Valdivia, pero realizado, como en ese caso, con prescindencia absoluta de los superiores, que á este *militar* lo dejaban sin ningún cuidado.

En la tarde salieron los buques mar afuera á cargo del capitán Foster, quedando sola en San Lorenzo la capitana, á cuyo costado se habían reunido catorce botes y 180 hombres armados de machetes y pistolas. En la noche salieron esos botes sobre el Callao, divididos en dos grupos, uno al mando de Guise y el otro al de Crosby y todos al mando del lord. A las doce llegaron justamente á una abertura que dejaban las berlingas encadenadas unas contra otras, que encerraban á la vez á las naves de guerra y á catorce lanchas cañoneras que rondaban á su alrededor, en previsión de los peligros que pudieran amenazarlas. Una de ellas sorprendió á los excursionistas, pero tan próximos que hubo de acatar el silencio que le impusieron.

La fragata fué embestida y abordada por varias partes á la vez y pronto el machete inutilizaba á sus tripulantes, que cedían la cubierta á los asaltantes, como lo hicieron con O'Brien, al frente de Valparaíso.

En ese momento la vigilancia abordo de la fragata era menor, porque habiéndose visto en la tarde salir de la bahía á los buques enemigos, no se temía ningún asedio esa noche. En la cámara jugaban las cartas Coig, Bañuelos comandante del *Pezuela* y Madroño, que mandaba el *Maypú*.

Al subir la escala de estribor Cochrane, el centinela del portalón le dió un culatazo en el pecho que lo hizo caer al bote sobre un tolete, que se le incrustró en la espalda, haciéndole una herida bas-

tante profunda. Subió de nuevo y avanzó hacia el palo mayor, al cual llegaba por el lado opuesto Guise.

Los dos rivales estaban emocionados y espontáneamente se estrecharon las manos.

—Milord! dijo Guise dirigiéndose á proa.

—Mr. Guise! contestó el vicealmirante dirigiéndose al puente.

En el acto de subir este último la escala del puente, recibió una herida en el muslo, que lo hizo caer sobre la cubierta. Sus subalternos lo alzaron y sentándolo en la cureña de un cañón, le vendaron la herida, quedando fuera de combate. Los tripulantes sorprendidos se replegaron unos al alcazar y otros al castillo de proa, descolgándose Bañuelos y Madroño, por una escala de gato, para trasbordarse á sus buques. Una vez en ellos principiaron á hacer fuego contra la fragata, lo que pronto imitaron los fuertes. Ese fuego causó muchas bajas en los tripulantes españoles, que estaban agrupados y el mismo Coig fué del número de los heridos.

Guise tuvo el mando durante la acción, que duró quince minutos, resultando once muertos y treinta heridos del lado de los asaltantes. Las bajas de los asaltados pasaron de ciento setenta. Los habían tomado de sorpresa, desarmados y luego se agruparon en ambos extremos del buque, ofreciendo las masas que formaban blanco más abultado á las descargas y al machete de los asaltantes. Hubo además doscientos prisioneros, y, según Cochrane, un almirante entre ellos.

Para evitar el daño de los disparos de tierra se puso en el palo una señal de luces igual á la que tenían los buques de guerra neutrales, con lo que hubo de cesar el fuego de los fuertes, y cuando los buques neutrales enmendaban su fondeadero, la *Esmeralda* hizo lo mismo y salió del puerto.

Esta salida fué prematura, según Cochrane, y en su concepto malogró en parte su programa de esa noche, programa que debía necesariamente variar faltando su organizador. Dice que no debió cortarse los cables si no después de capturar los bergantines *Maypú* y *Pezuela*, de cuya operación debían encargarse los tenientes Esmond y Morgell, con sus respectivos botes. Consecuente con su implacable encono, el noble lord solo menciona á Guise para deprimirlo. Dice:

«..........La fragata capturada se hallaba lista para salir á la mar, teniendo á su bordo provisiones para tres meses, con pertrechos suficientes para dos años. Estaba sin duda destinada, si la oportunidad se ofrecía, á conducir el *buque que esperaban con el tesoro*, el cual perdimos por la precipitación del capitán Guise......»

Córdova y Urrutia en sus apuntes titulados «Las 3 épocas del Perú ó Compendio de su Historia» dice que abordo de la *Esmeralda* lis-

ta para regresar á Europa, había al capturársele tesoro por valor de dos millones.

También se habló más tarde de un embarque hecho por lord Cochrane en Valparaíso, por más de $ 300,000, á la fragata inglesa *Doris* — 9000 onzas oro acuñado é igual suma en barras de oro y plata. El ilustre marino sufrió muchas acusaciones de codicia insaciable.

La captura de la *Esmeralda* facilitó un canje de prisioneros, con lo que recobraron su libertad algunos patriotas, cautivos hacía tiempo.

El bautismo de esta presa dió pie á nuevas disquisiciones. Se había dado su mando á Guise, quien, como queda afirmado por Cochrane mismo, realizó la captura. Al bautizarla con el nombre de *Valdivia*, que recordaba un triunfo de Cochrane, los oficiales de dicha fragata reclamaron, pidiendo que se llamara Guise. Así lo solicitaron en una carta colectiva los oficiales de la fragata, que en respuesta fueron notificados de arresto, ocasionando esto la separación de Guise del mando de ese buque y de la de Spry del mando del *Galvarino*: el primero se negó á mover el buque sin sus oficiales y el segundo hizo lo mismo (dic. 20 |820)

Spry fué nombrado ayudante naval de San Martín; Guise ingresó meses después al servicio del Perú, siendo el segundo contralmirante de la naciente república.

Mientras tanto Cochrane, demasiado inquieto para resignarse á su rol, pidió á San Martin 600 soldados, con los que fué á merodear en Pisco, requisando 500 reses 300 caballos y otros muchos productos. Dejando en Pisco las fragatas *O'Higgins* y *Valdivia* vino el vice almirante al Callao para asediar las naves españolas al abrigo de los fuertes, regresando otra vez á Pisco. De este puerto salieron el 21 con la tropa y el 1º de mayo recalaron frente á Arica, la que tomaron desembarcando en Sama. Ahí hubo buen botin; abastecimientos, mercadería trasatlántica, cuatro bergantines y cuanto podía decirse español. Este género de aventuras fué muy del gusto del vice-almirante, que para ensancharlas pidió al gobierno de Chile hombres y fusiles con qué apoderarse del sur del Perú. Soñaba con eclipsar á San Martín, supeditarlo, aniquilarlo aunque acaso menos por odiosidad que por el inocente deseo de ocupar su puesto. Pero surgió el armisticio entre el general San Martín y el virrey La Serna y hubo de moderar sus ardorosos esfuerzos. A falta de mejor ocupación capturó en Mollendo trigo y otras mercaderías y dejando á Miller en Arica los buques apresados, para el caso de que necesitase aprovecharlos en movilizar su tropa, se apresuró á volver al Callao.

El 6 de julio de 1821 el virrey La Serna abandonó Lima, internándose hacia la cordillera y al día siguiente San Martín entró al Callao en su yate, como sarcásticamente llamaba Cochrane al pailebot *Sacramento*, el primer buque en que flameó la bandera del Perú. Era un hermoso pailebot español revolucionado por los hermanos Cárcamo, que navegaban en él como pasajeros al ocurrir su cambio de bandera. El pailebot *Sacramento* había salido subrepticiamente del Callao en abril de este mismo año [1821] con destino á Panamá, conduciendo tesoro. correspondencia y pasajeros; entre éstos iba un comandante español Cortines y los hermanos Victoriano y Andres Cárcamo, patriotas decididos, que desde que se hicieron cargo de la posibilidad de dar un golpe de mano abordo, solo se ocuparon de prepararlo. Pronto se concertaron con los tripulantes y quedaron á la espectativa. El buque hizo escala en Payta y ahí desembarcó Victoriano para orientarse. La primera información que recogió fué la relativa al pronunciamiento de Piura por la patria y convencido de que al saberlo Gamon, el capitán del *Sacramento*, se apresuraría á dejar el puerto, volvió al buque justamente cuando ya alzaba el ancla. A poco de estar en marcha los Cárcamo dieron la voz de orden, intimaron rendición al capitán y al piloto, se proclamaron por la patria y regresaron á Payta, en donde dejaron al capitán, al piloto, al jefe español Cortinez y á otros prisioneros. Luego regresaron á Huacho y ahí entregaron á San Martín buque y cargamento.

Antes de tener disponible el *Sacramento* San Martín, como sucedió en la conferencia que siguió á la de Punchauca, se servía de la goleta *Motezuma*. Mientras él permanecía en su yate, Pezuela se hallaba en la bahía también, asilado en la corbeta mercante americana *General Brown*, de la que desembarcó el 28 de julio, día en que ese buque se hizo á la mar y fué á ocultarse en Lima. De ahí salió pocas horas después á embarcarse en un pequeño bote por la caleta La Chira, el cual lo llevó al costado de la goleta americana *Washington*, que esperaba en alta mar y en la cual siguió con su comitiva hasta Río Janeiro.

San Martín desembarcó en la noche del diez, y en la siguiente, temiendo el jefe español de la plaza del Callao, La Mar, que hallándose fondeado un solo buque de guerra en el puerto, la corbeta *Sebastiana*, fuese atacada por los buques chilenos llegados el 8 con el vicealmirante, hundieron esta corbeta.

Lima estaba escasa de vituallas y el *San Martín* en San Lorenzo cargado de trigo y otros comestibles y mercaderías. El general ordenó que se llevara el navío á Chorrillos, para desembarcar esas vi-

tuallas, pues no era posible hacerlo en el Callao, por impedirlo los fuertes. Cochrane observó que el buque estaba recargado, que el fondeadero en la caleta dicha no era bueno y que el buque no tenía otra amarra que dos pedazos de ancla entalingadas. Efectivas ó establecidas posteriormente como disculpa estas razones, el hecho es que se fondeó el navío en poca agua, que la mar estaba agitada, tocó la quilla, y el buque, que era viejo y estaba maltratado, se desfondó.

Con este motivo y á favor del entusiasmo que producía la presencia en Lima de un ejército opuesto al colonial, se abrió una suscrición para construir un navío nuevo que llevara el nombre de San Martin. Los detalles de esta suscrición constan en un folleto que aparece impreso en 1822. Hubo donativos desde medio real hasta mil pesos. Los de esta última cifra fueron cuatro: el marqués de Torre Tagle, Supremo Delegado; el presidente del departamento de Lima, don José Riva Agüero, don Pedro Abadía y don Juan Bautista Sarraoa.

Al fin de la lista hay estas notas: Los mil pesos con que se suscribió el H. S. Gran Mariscal marqués de Torre Tagle, están aún por enterarse; pues dicho señor ha expresado verbalmente librarlos contra la Cámara de Comercio que reconoce á favor de su señora esposa mayor número de miles á mutuo; el español don Pedro Abadía se suscribió con mil pesos que no ha entregado todavía; los cien pesos que el P. D. Bernabe Tagle libra á los fondos de la *Orden del sol* tampoco se han cobrado &. &.

Hay inscripciones de forma notable:

El presbítero Pedro A. Lopez capellán de coro.......	S	6 r 0
Su esclavo Francisco y su mujer....................	,,	0 ,, 4
El zapatero Gregorio y su ,, ...	,,	0 ,, 4
El pulpero de la esquina de Santa Rosa.............	,,	2 ,, 0
D. Sastre.................................	,,	0 ,, 2
Un patriota al tiempo del entero...................	,,	0 ,, 6
Cinco individuos á un real.....................	,,	0 ,, 5
Por la ganancia en una carrera de caballos	,,	51 ,, 0
Endoso de una deuda..............................	,,	300 ,, 0
Los vecimos de Checra (barras de plata)............	,,	1013 ,, 5½

Hay muchos suscritos con medio, otros con un real, pero sólo uno con real y medio.

La suscrición alcanzó á............................S 28417 1 ½

De cuyo total se hizo efectiva la suma de............S 25056 4 2 y además servicios de plata y prendas de oro y plata cuyo valor no se consigna.

Entre junio y julio de 1822 el gobierno provisional retiró ese dinero de la Cámara de Comercio y le dió inversión con cargo de reintegro. No se ha mencionado más ni el proyecto de navío, ni el reintegro de la colecta. En la larga lista de buques de toda clase que ha tenido el Perú, ninguno ha llevado el nombre de San Martín.

*
* *

En esos días ocurrió en Ancón la varada del *Pueyrredón*, que se hizo pedazos por ser muy viejo y tener sus maderos podridos. El gobierno chileno quiso conservar ese casco como reliquia, pues recordaba no solo el segundo barco de Chile, si no más especialmente el que había servido para devolver á sus familias tantos deudos queridos, confinados y atormentados en Juan Fernández; pero no pudo salvarse nada.

Poco después de supeditado Pezuela por La Serna, envió éste á Madrid al marqués de Valle Umbroso en resguardo de sus intereses políticos. Se embarcó en el *Maypú* y este bergantín fué apresado por la corbeta argentina *Heroina*, á la altura de Río Janeiro. Algún dinero de que ese buque era portador fué arrojado al mar para que no cayese en manos del enemigo.

A fines de julio (24) hubo otro asedio formal contra los barcos españoles fondeados en el Callao. Lo efectuó el capitán Crosby, penetrando al puerto en la noche con ocho botes armados. Bajo el fuego de los fuertes se apoderó de la fragata *Resolución* y tres buques mercantes: *San Fernando*, *Grampos* y *Milagro*, incendiando además las fragatas *Mercedes* y *Piedad*.

Se hicieron entonces por tierra varios ensayos para ocupar los fuertes, pero sin resultado. Cochrane hizo de su parte propuestas de componendas pecuniaras, con lo que, además de su provecho, favorecía su inquina contra San Martín, sin el cual suponía que ese provecho sería mayor.

El vicealmirante no consiguió su vivo anhelo de apoderarse de esos fuertes, lo que aumentó su contrariedad. Su actitud de rebeldía era á cada momento más descaradamente manifiesta y se exteriorizó del todo cuando el 3 de setiembre de 1821 San Martín se declara protector de la libertad del Perú, un título de gobierno como cualquiera otro y que mal podía alarmar en quien había rechazado poco antes la presidencia de Chile, después de restablecer la independencia de esa república.

Cochrane, con este motivo, rompe con todo miramiento, y sin duda para que conste sin dejar lugar á dudas, consigna sus oficiosas objeciones en una nota.

El decreto de San Martín, era sóbrio:

«Quedan unidos desde hoy en mi persona el mando supremo político y militar de los departamentos libres del Perú, bajo el título de Protector».

Cochrane le dice á propósito:......«Los escollos contra los que hasta aquí se han estrellado los gobiernos de Sud América han sido la mala fé y el empleo de medios efímeros. No ha surgido un hombre, excepto Ud. mismo, capaz de elevarse sobre los demás y abrazar con mirada de águila la extensión del horizonte político. Mas si Ud. vá fiado en la fortuna, cual otro Icaro con las alas de cera, su caída pudiera aplastar la naciente libertad del Perú y envolver á toda la América del Sur en anarquía, guerra civil y despotismo político».

San Martín había dicho para justificar su resolución: que «habiendo venido encargado de la importante empresa de libertar al Perú, primero era asegurar su independencia y después se pensaría en establecer la libertad».

Luego, contestando á Cochrane la nota copiada antes, dice: «No es la vanidad la que me hará variar de mis principios y de los verdaderos intereses del Perú; y conozco que la buena fé en el que manda, es su primer deber».

La nota de Cochrane comprendía dos asuntos, de los que el citado no es el principal. El almirante había visitado la víspera al general en jefe para demandarle el pago de las deudas á favor de la armada, inclusive sueldos desde año y medio antes.

«Haberes, incluso los atrasados.....................	$ 150.000
Premios prometidos por S. E......................	,, 110.000
Id por la toma de la *Esmeralda*.................	,, 50.000
Valor de la *Esmeralda*, por el avalúo más ínfimo, incluyendo pertrechos y víveres............................	,, 110.000
Suma..............	,, 420.000

Como se vé, aparece en la cuanta, además del precio de la toma de la *Esmeralda* el valor de éste buque, agregado á la escuadra de Chile, aparte de haberes deducidos en el sur, al servicio de esa república. Y luego, en el haber de esa cuenta faltan los ingresos por razon de presas, que habían sido varias y valiosas, lo que dió colorido al incidente.

Al aproximarse á Lima Canterac, que bajaba de la sierra, San Martin ordenó, como medida precautoria, que se depositara abordo

del *Sacramento*, su yate, el tesoro de particulares y fiscal que existía depositado en la casa de moneda, cuya relación es la que sigue:

Oro amonedado 97 onzas

,, en pasta 2063 onzas

Plata amonedada 25679 $ 3½

,, fina y chafalonía 8296 marcos.

Pallones y paquetes moneda cortada 244.

De particulares:

Plata 2170 marcos 3 onzas.

,, piña cinco zurrones.

Estimado todo alrededor de cuatrocientos mil pesos.

Cochrane averiguó que se había hecho ese embarque, pues parece que era especialidad suya olfatear los tesoros, especialidad tan saltante como la de encariñarse con ellos y sin detenerse á escoger la forma, voló á Ancón y se apoderó de los que había abordo. Para justificar su procedimiento sumario indicó la necesidad de evitar el peligro que ofrece la gleba no retribuida y la posibilidad de que se desgranara á piratear. Por cierto que el distinguido marino no creía en sus propias palabras, ni esperaba que nadie les prestara más crédito. «Habiendo fondos no pueden continnar los tripulantes insolventes de sus haberes» decía.

Fué muy difícil convencerlo de que entre esa suma había valores de particulares, entregados en el sagrado concepto de depósito y al cabo devolvió á cuenta de ellos lo que fué su voluntad. La audacia del vicealmirante crecía á medida que las personalidades con quienes San Martín estuvo vinculado eran arrolladas por la incontenible ola revolucionaria. La falange que formaron Alvear, Pueyrredón y demás patricios de la logia Lautaro no respaldaban ya al héroe yapeyuano. Después del paso de Rancagua y su renuncia del mandato del gobierno argentino, su situación resultaba indefinida ¿Era un capitán de huestes mercenarias al servicio de Chile? ¿Era su aliado? Era aliado de Chile ó de O'Higgins? El papel de esfinje, sujestivo y atrayente en el gobernador de Mendoza, cuyos propósitos deducía cada político en el sentido que le favorecía más, era papel imposible desvanecidas las nebulosidades que envolvieron el secreto de sus resoluciones finales. Su sola fuerza de reserva era O'Higgins tambaleante, que no se atrevía á reprimir al vicealmirante, temeroso de que éste se alzara con la escuadra y acaso temeroso también de dejar en condición más equívoca á San Martín, si la ola revolucionaria, que ya se presentía, causaba cambios radicales en el gobierno de Chile.

Estrechamente vinculado Cochrane con las más encumbradas personas de Chile y el Perú, conocía sin duda las orientaciones políticas tanto como las económicas, en el teatro de su figuración. Este último acto suyo de inaudita desconsideración, producto de un espíritu exacervado tal vez por el aborto de planes muy acariciados respecto de los fuertes del Callao, y de parte de San Martín por la violación de los apuntes informativos del secretario de la comandancia y auditor de marina Jonte, practicada por el vicealmirante, que aprovechó la ausencia de Jonte; colmaron la medida de la prudencia de San Martín, quien haciendo saber á aquel que la escuadra estaba á sus órdenes, le ordena volver con ella á Chile. Lord Cochrane, antes que obedecer, alinea sus buques en són de combate delante de los fuertes. Recapacita sin duda, y en setiembre 28 de 1821 deja el puerto con rumbo al sur, el cual cambia luego por su opuesto. Las fragatas *Venganza* y *Prueba* y la corbeta *Alejandro* eran presas tentadoras y resolvió buscarlas. Estas fragatas españolas, burlando la vigilancia del enemigo, fueron á embarcar en Quilca la división Canterac, que luego vinieron á desembarcar en Cerro Azul. Desembarcada la tropa en ese puerto los buques se hicieron mar afuera. El vicealmirante desobedece otra vez y sigue al norte en busca de esos buques. Los supone en Guayaquil y ahí se dirige y permanece ahí más de dos meses carenando sus buques. El 3 de diciembre sigue viaje á Panamá, de donde sabe que habían seguido al norte los buques perseguidos y sigue igual rumbo El vicealmirante fué hasta Acapulco. En ese puerto dividió su flota. La *Independencia* y el *Araucano* continuaron al norte y el lord regresó al sur en la *O'Higgins* acompañada de la *Valdivia*.

Regresando de su largo viaje arribó á Atacames y ahí obtuvo las primeras noticias de los buques españoles, que se encontraban en Guayaquil, desde hacía algún tiempo. Justamente en febrero 8 salía San Martín del Callao á entrevistarse con Bolivar y se regresó de Huanchaco, tanto porque el libertador del norte había salido de Quito para el norte, cuanto porque los tres buques españoles *Prueba*, *Venganza* y corbeta *Alejandro* bloqueaban el Guayas, fondeados en Puná. Esta corbeta *Alejandro* había sido armada el año anterior en Chile, por cuenta de Colombia, pero en Guayaquil se sublevó y fué á unirse á las fragatas españolas. En tierra se entablaron negociaciones con el jefe español. La flotilla entró á Guayaquil y se perfeccionó el pacto satisfactoriamente, entregándose los buques al agente confidencial del Perú, señor Salazar, á quien había auxiliado en sus gestiones el general La Mar.

La *Prueba* salió en el acto para el Perú, con bandera peruana, y los otros dos buques se preparaban á seguirla cuando llegó al puerto

Cochrane. Lo ocurrido le dió nueva ocasión de manifestar su soberbia, exagerada hasta lo increible. Ordenó, como en país sin habitantes, proceder violentamente á la captura de los dos buques ex-españoles, y sólo en vista de la actitud que tomaba el pueblo, y de los preparativos bélicos que se hacían, consintió, después de haber desairado á La Mar, en dejar la fragata *Venganza* á la Junta de Gobierno de Guayaquil, á la cual obligó á otorgarle fianza de cuarenta mil pesos, que pagaría dicha junta á Cochrane, si la fragata cambiaba de bandera. Otra restricción fué la de que la corbeta *Alejandro* volviera á sus primitivos armadores. Todo menos que el Perú adquiriera esas naves. El almirante fundaba sus exigencias en que los buques españoles no habían venido voluntariamente á Guayaquil, sino huyendo de su persecución: lo que equivalía á decir que ésta lo autorizaba á prescindir de cualquiera otra consideración, por sagrada y generalmente reconocida que fuese.

El más vulgar de los piratas hubiera atendido mejor á la defensa de conducta tan indisculpable.

Y no es que fuera descomedido solo para el Perú. Al deducir más tarde cargos contra Chile, por cuenta propia y la de su hermano, que reclamaba el importe del vapor *Rising Star*, que el gobierno no se decidía á recibir; decía refiriéndose á los gastos de conservación de la escuadra Chilena:...... «ni un solo real de este dinero ha salido del bolsillo de ningún chileno, sino que el todo *lo he cogido* ó procurado de manantiales que jamás se habían antes utilizado para cubrir las atenciones de una escuadra abandonada».

De Guayaquil salió de prisa el almirante para el Callao, en demanda de la *Prueba*, cuyo nombre se había cambiado por el de *Protector*. Llegó al Callao el 25 de abril de 1822.

La *Protector* estaba fondeada al abrigo de las fortalezas y especialmente bajo los fuegos del fuerte San Miguel.

Cochrane se presentó reclamando otra vez devengados del equipaje de su escuadra, empleada, como queda visto, en desbaratar las operaciones del gobierno peruano y abofetearlo en su bandera; pero no amagó á la *Protector*.

En cambio, como la goleta *Motezuma*, cedida al Protector por el gobierno de Chile, entrara al Callao con bandera peruaua y artículos navales, la hizo tomar á pretexto de que siendo buque chileno, debía estar á sus órdenes, mandó arriar la bandera peruana y echar á tierra al capitán y oficiales.

En previsión de nuevos ultrajes con motivo de otros buques que se esperaban, se hizo preparar á la *Protector* para que ante una otra

demostración pirática se estrellara contra el abusivo agresor, que sin duda en un destello de lucidez alcanzó á notar que con armas y bandera de Chile coceaba la obra en que esa nación le tenía ocupado. Por mucho que el ilustre marino hablara de los personajes y de los países en que actuaba en forma que no hay palabra culta con que calificar, pudo apercibirse de que excedió cuanto pudía tolerarse en Chile mismo. Ese posible destello de buen sentido le sugirió, sin duda, la feliz resolución de abandonar el puerto del Callao, en mayo 10 de 1822. Fué laborioso para el gobierno de Chile desprenderse del ilustre marino. El mismo refiere que se le quitaron uno á uno los barcos con distintos pretextos hasta dejar á sus órdenes solo la goleta *Motezuma* y para dejar airosamente ese servicio tomó el del Brasil, que también hubo de dejar pronto por el de Grecia.

Con otro jefe en la escuadra de Chile la cordialidad de éste país con el Perú se hubiera continuado mucho, tal vez siempre, y acaso muchas desgracias no hubieran ocurrido.

El mismo Cochrane lo declara en carta á Freyre, ya Director Supremo: «Fuí yo quien dió el golpe mortal á su poder usurpado con embargar el tesoro en Ancón, á fin de pagar á la escuadra y con rehusarme constantemente á acceder á sus insidiosas insinuaciones para que le ayudase á hollar aun más las libertades del Perú......»

Pero el vicealmirante no hubiera podido hacer daño si oportunamente cancelan su contrata O'Higgins y San Martín, á quienes por igual dañó.

Primera escuadra Peruana

San Martín inició la organización de escuadra peruana en 1821 sobre la base del pailebot *Sacramento*, que luego se aparejó de goleta y se llamó *Castelli*, el yate del protector, según la frase sarcástica de Cochrane. Fué su capitan J. Wickam, lo tripulaban 36 hombres y estaba armado de un cañón. En el curso de 1821 ingresaron á la incipiente escuadra los buques siguientes: goleta *Macedonia*, apresada por contravenir prescripciones de aduana, con 20 tripulantes y 7 cañones, capitán Juan Robinson y teniente Juan Iladoy; bergantin *Balcarse*, rendido con los castillos del Callao y que se llamó *Pezuela* en la real marina española, con 45 tripulantes y 16 c. mandado por el capitán Carlos García Postigo; corbeta *Limeña* de 95 tripulantes y 20 cañones, capitán Guillermo Cater, el captor del *Aranzazu*.

Estos buques se aumentaron en el curso de esa administración con los que siguen: bergantín *Belgrano*, de 17 cañones y 60 tripulantes, capitán Guillermo Prunier; fragata *Protector* (a) «Prueba» de 42 cañones y 250 tripulantes, capitán J. Esmond: el capitán Esmond salió tres años después de Iquique con la goleta *Cantelli*, (a) «Sacramento» y no hubo noticia posterior suya; fragata *Guayas*, antes «Venganza», de 40 c. y 200 tripulantes, capitán Cater, á quien reemplazó García Postigo después comandante de la *Limeña*, reemplazando á éste, en el *Balcarce*, Elcorrobarrutia; bergantín *Nanci*, apresado por contrabandista, capitán Juan Iladoy, de 35 tripulantes y 4 c; goleta *Cruz*, de 62 tripulantes y 17 c, capitán Santiago Guti; la fragata *Monteagudo*, que el ministro de ese nombre tenía reservada para depósito de los españoles destinados á expulsión.

Estos buques los puso San Martín á órdenes del contralmirante Blanco Encalada, cuya clase militar reconoció á nombre del Perú, siendo el capitán de navío José Pascual de Vivero comandante general de marina.

A raiz del tremendo desastre del ejército patriota, á cargo del general Tristán, en Ica, salió para al norte Blanco Encalada con los trasportes *Océano*, *Mercedes*, *Trinidad* y *Ceres*, fragatas, y los bergantines *O'Higgins*, *Protector*, *Olive Branch*, *Livonia*, *Regencia*, *Pacífico*, *Dardo* y goleta *Olmedo*; custodiados por la fragata de guerra *Protector* y la corbeta *Limeña*. La fragata *Protector* fué á reunirse en Guayaquil con la *Venganza* y la corbeta *Alejandro*.

Los indicados buques estaban fondeados en Guayaquil al proclamarse la anexión de esta provincia á Colombia y en ellos se refugiaron los miembros de la Junta de gobierno ecuatoriana después de protestar de la violencia que ejercía el Libertador. Esto ocurrió á fines de junio y justamente con fecha 26 del mismo, San Martín escribía á O'Higgins sobre planes más complicados, en los que ese problema, la absorción de Guayaquil, ni aun se menciona.

Es una carta casi plácida, nutrida de espectativas, pudiera decirse de ilusiones, de las que sólo pueden deducirse pensamientos agenos á la situación política del Protector, aunque tengan explicación sus escasos detalles sobre cosas de mar y su falta de noticias frescas. La carta está fechada, Lima junio 26 de 1822, y dice:

«Señor D. Bernardo O'Higgins

Mi amigo y compañero querido:

Por nuestro Cruz habrá Vd. sabido los felices resultados de la campaña de Quito. Este golpe feliz ha hecho tomar un nuevo aspecto á la guerra de este país; sin embargo, como las posiciones de la sie-

rra que ocupa el enemigo las puede disputar palmo á palmo y por otra parte la terquedad de los españoles es bien conocida, creo que el modo de negociar la paz con ellos es llevarles la guerra á la misma España: por lo tanto estoy resuelto, como he dicho á Ud. anteriormente, á que las fragatas *Prueba* y *Venganza* y la goleta *Macedonia* salgan de ésta á principios de agosto con destino á Europa, á arruinar del todo el comercio español. Creo que sería muy del caso tanto por el honor de Chile, como por el interés general, que si Ud. puede unir á estas fuerzas algunas de las de ese Estado, la expedición tendría los mejores resultados. He pensado que Guise mande las del Perú, pues es un buen sujeto, separado de la influencia de Spry. Las ventajas de esta empresa no se le pueden ocultar, pues sus resultados necesariamente deben ser felices y de una grán utilidad para pasar el resto de los días que nos quedan, sin tener que mendigar.

Es excusado encargar á Ud. reserva sobre este negocio, pues de ella depende su buen éxito.

Algunos marineros buenos nos faltan en ésta, pues todos están empleados en el crucero de intermedios y el convoy; sin embargo, siempre sacaremos más de cuatrocientos.

Contésteme sin pérdida de tiempo, y si se resuelve á este plan, ponga Ud. por obra la composición y apresto de los buques que tengan que marchar, para no esperar en Valparaíso. Qué lástima que no estuviese en esa la *Independencia* y el *Araucano*, pues lo que se necesita no es tanto la fuerza como el andar. Contésteme sin perder momento por si llega su respuesta antes de que salgan los buques.

Hace una furia de tiempo que no tengo carta de Ud.

Adios mi amigo: lo será siempre de Ud su compañero,

José de San Martín.

Ese optimismo era efecto del moroso servicio de correos en esa fecha. San Martín tenía informes del triunfo alcanzado en Pichincha y de la parte importante que en él correspondía á la división Santa Cruz y eso le hacía olvidar la defección de los jefes que lo habían proclamado en Rancagua, las majaderías del vicealmirante, la derrota de Tristán y las mil y una miserias que rumoreaban á su alrededor como los grillos, ranas y zapos en las ciénagas. Soñaba porque medía el alma de los hombres sujetándola al cartabón de la suya.

Había enviado en apoyo de las operaciones de Bolivar contra Aymeric tropas que le hacían falta, posponiendo los desacuerdos respecto de Guayaquil; su proceder elevado y oportuno aseguró el triunfo de su rival y suponía haberlo desarmado procediendo así. Ignoraba que á la vez que él la ordenaba, Sucre la había impuesto ba-

jo amenaza; ignoraba que alcanzado el triunfo había procedido Bolivar á proclamar la anexión sin miramiento alguno. En su genial ignorancia de las miserias agenas se anticipaba á los sucesos: Bolivar cedería reservando á los congresos el asunto del Ecuador y proporcionándole los hombres y armas precisos para el avance de Arenales por el centro y el ataque simultaneo por Intermedios, mediante el envío de fuerzas que haría O'Higgins. Con esos elementos unidos á los que tenía y el éxito de La Fuente en sus gestiones de finanzas por las Provincias de la Plata, podría resolver fácilmente esa guerra, que muchos afirmaban que se mantenía inactiva para detener con su aparato las ambiciones levantiscas, prontas á aparecer y desarrollarse con violencia de torrentes.

Llegadas algunas noticias más, todavía confia en errores de fechas, en un próximo cambio de procedimientos que acreditarían la gratitud, que harían olvidar la inútil amenaza, y precipita su nuevo viaje. No había reasumido el mando confiado á Torre Tagle en febrero, permaneciendo en Magdalena, ocupado solo del ejército, y en julio 14 se embarca en la goleta *Macedonia*, en la que llegó á Puná el 26.

«El de nuestra conferencia será un gran día para la América», había escrito á Bolivar; fué su última ilusión!

San Martín comprendió al instante que había soñado. Se halló delante de un torrente desbordado, dispuesto á arrollar cuanto cayera en su cauce, inclusive la obra que labraba, si resistía la impresión que quería darle.

Regresó á Lima y se encontró maltratado en su representante, en Monteagudo, acusado de todo género de injusticias y de abusos, que habían opacado de reflejo la noble figura de Chacabuco y de Maypú, y pudo ver entonces cómo se ahondaba á su alrededor el terrible vacío.

Grande siempre, con la épica grandeza de los días de gloria; tan grande como el vacío que ahondaron á su alrededor las excesivas concesiones del militar al político, no olvidó un instante el alto interés que venía persiguiendo tenaz desde el Plata á través de los Andes y surcando el Pacífico. La estrella guiadora se ocultaba á sus ojos opacada tal vez para él, pero rodando siempre en su órbita é irradiando sus eternos destellos. No dudó de la misión La Fuente, de la cooperación de Chile, de la pericia de Arenales, de la evolución incontrastable de las ideas sembradas, de la lógica del hecho; pero se había convencido de que para llegar al éxito sobraban él ó Bolivar y antes de estrellarse contra éste en beneficio del enemigo común, prefirió ceder el puesto al que se lo disputaba, en cambio de que lle-

gara más fácilmente al éxito de su propio plan, que era su único interés, su nobilísima ambición. Así se escurre de la vida pública, así vuelve silencioso á la penumbra de la vida privada el único grande hombre de la América del Sur en quien puedan encontrarse los nobles perfiles que tanto agrandan la admirable figura de Jorge Washington.

Declinado el poder en el primer congreso peruano, setiembre 20 de 1822, San Martín sale al otro día por la noche, á caballo, de la Magdalena para el Callao y ahí se embarcó en el bergantín *Balcarce.*

La agitación y emociones de los últimos días agravaron su vieja afección pulmonar y á las pocas horas de viaje hubo de arribar el buque á Ancón, en donde permaneció seis días hasta restablecerse para seguir el viaje. Todavía, de regreso en Chile, se ocupaba de gestionar el envío de fuerzas al norte, el auxilio de tropas ofrecido.... ¡obsesión de la idea!......

*
* *

Por aquella época fué encomendada á la escuadra, por la Junta gubernativa, la repatriación de la división auxiliar colombiana, cuyas exigencias sistemáticas impusieron esa medida; y el jefe del convoy tuvo órdenes precisas para evitar que desembarcaran en territorio del Perú.

Los buques no eran excepción en el desgraciado desbarajuste que denunciaba por todas partes la falta de acierto administrativo. Eran barcos al garete, tripulados por gentes colecticias en los que hasta capitanes hubo reñidos con el deber. Durante la permanencia de la *Protector* en Guayaquil, al decretar Bolivar su anexión á Colombia, se produjo en esa fragata un motín que fué dificil á Blanco Encalada dominar; y más tarde, marzo 18 de 1822, la corbeta *Alejandro* se insurreccionó también. La goleta *Motezuma* hizo otro tanto en agosto 8 de 1822 y fué preciso entonces fusilar á tres de los tripulantes para moralizar á los otros. No era tarea facil la de imponer respeto á los testigos de los descomedimientos de Cochrane y de la mayor parte de los jefes de buques extranjeros, alguno de los cuales fué hasta obligar á un barco militar á ver desembarcar en Arica pertrechos de guerra para La Serna, sin permitirle evitarlo.

En diciembre el escándalo alcanzó mayores proporciones de indisciplina. Un pilotín Machistan, de la corbeta *Limeña*, á las once de la noche del 9 de diciembre (1822) revolucionó el equipaje, en su mayor parte compuesto de ingleses, y auxiliado por los tripulantes

de la goleta *Cruz*, sajones también, amarraron á los oficiales, levaron el ancla y dejaron el puerto. Cerca del cabezo de la isla de San Lorenzo pusieron á sus presos en un bote y los enviaron á tierra con cartas para el congreso. La excusa ó fundamento era la falta de pago.

Al amanecer del día siguiente 10 el *Belgrano* dejó también el puerto como lo había hecho antes la *Limeña* y hubo el temor de que fuera su intento facilitar el desembarque de la división Paz del Castillo en la costa del Norte. La *Limeña* se recuperó días después; el *Belgrano* recaló en Pisco por víveres, de ahí fué á Chiloé y de ahí pirateando á Filipinas. Lejos de debérseles nada á los tripulantes, debían ellos parte del sueldo anticipado que se les dió en Valparaíso. Por entonces hubo el temor de que esos buques sirvieran para traer de nuevo al Perú la división Paz del Castillo.

Hasta la fragata *Protector*, en cuya conservación había mayor esmero, tuvo su otro motín el 7 de abril de 1822.

El servicio se resentía de la composición del personal y así puede verse que en la expedición Alvarado á Intermedios los desastres marítimos se atropellan. En esa expedición salieron del Callao, octubre 10|822, los trasportes *O'Higgins*, *Independencia*, *Protector*, *Perla*, *Mackenna*, *Olive Branch*, *Dardo*, *Nancy*, *Trujillana*; custodiados por la fragata chilena *O'Higgins*, que lucía la insignia del contralmirante Blanco Encalada.

A las cuarenta y ocho horas de viaje resultó el *Independencia*, uno de los trasportes de más tonelaje, con seis pies de agua en la bodega y fué preciso trasbordar de ese buque cien hombres á la *O'Higgins*, y que la *Independencia*, acompañada de dos trasportes más, regresara al Callao. Veinte días después del de salida, el *Mackenna*, de cien toneladas, con brisa fresca y andar de cinco millas, se fué sobre la *O'Higgins* cortándole el palo mayor con su bauprés, que tambien perdió; causándose en las dos considerables averías, agravadas por la dificultad de maniobrar con las cubiertas llenas de gente. Por fortuna los buques pudieron separarse pronto, pero, al amanecer, la *O'Higgins* era una balsa. Dos días demoraron aparejando con bandolas este buque y habilitando la *Mackenna* para seguir viaje.

La expedición llegó á Iquique en diciembre 6 de 1822 y ahí se supo que el auxilio de Chile, á órdenes de Pinto, se había aplazado por insurrección de la tropa á causa del derrocamiento de O'Higgins. Desembarcada una pequeña fuerza ahí, vino el grueso de la flota á Arica, en donde desembarcó, destacándose sobre Quilca otra pequeña fuerza que debía atender por la costa el bergantín *Protector*.

Rápida fué esa reseña militar con término luctuoso en Yacango y Moquegua. Los escasos restos del pequeño pero bien abastecido

ejército se embarcaron en Ilo á órdenes del coronel Martinez, con dirección á Pisco. Dos de los trasportes, *Trujillana* y *Dardo*, fueron á embarrancar en bahía Independencia y los soldados náufragos pasaron grandes penalidades al atravesar sin agua ni víveres las pampas yermas de Villacurí, hasta alcanzar Pisco. Martinez siguió con los otros buques al Callao.

Los dispersos que pudieron escapar al sur fueron hasta Iquique, en donde Olañeta los destrozó. Alvarado, después de haber despachado á Martínez, fué también á ese puerto, por mar. Ahí desembarcó una fuerza de reconocimiento, menos de cien hombres que, después de haber desembarcado sin inconveniente, fué rodeada de improviso por fuerzas superiores de Olañeta. Los patriotas se batieron en retirada y corrieron al mar, para ir á nado hasta los buques, fondeados desgraciadamente muy afuera. La mayor parte sucumbieron, entre ellos los inseparables amigos teniente coronel La Rosa y sarjento mayor Taramona, cuya entereza y brillante juventud eran honra y orgullo de las filas patriotas.

Un batallón chileno al encontrarse en Arica con buques disponibles, se insurreccionó haciéndose conducir á Valparaíso.

Al reemplazar Riva Agüero á la Junta gubernativa fué una de sus providencias restablecer el servicio de mar. Despachado el vicealmirante Blanco Encalada como ministro plenipotenciario al Plata, el mando de la escuadra y su organización fué encomendado á don Martín Jorge Guise, que había ingresado al servicio en la clase de contralmirante, setiembre de 1822, y al hacerse cargo de la armada en marzo de 1823, fué elevado á la clase de vicealmirante. El primero de este mes había salido en la *Macedonia* el general Portocarrero como ministro en Colombia en demanda de auxilio y en abril 9 salían dos comisionados en el *Balcarce* á coadyuvar en sus gestiones y llamar á Bolivar. Las activas gestiones privadas de San Martín en Chile alcanzaron la remisión de rifles, y auxilio de hombres de esa república y pérfidos consejos precipitaban la repetición del plan en que había sucumbido meses antes Alvarado.

El derrumbe se generalizaba, sin que pudiera imaginar nadie la manera de contenerlo. Unos con Riva Agüero y los militares que lo impusieron llamaban á San Martín, otros en contacto con Sucre y Mosquera volvían los ojos al norte, pero mientras el médico llegaba concluía de desvanecerse el paciente. Los elementos que fueron insuficientes en la obra del genio no podían bastar en la de sólo propósitos ingénuos.

Como preliminar de esta segunda compaña, encomendada al general Santa Cruz, parte principal en la formación del nuevo orden

político de cosas, Guise subordinado á aquel, debía bloquear con la escuadra los puertos intermedios. El vicealmirante arboló su insignia en la *Protector*, é inició sus operaciones con la toma de Arica, junio 7, que realizó á sangre y fuego.

Arica se hizo el centro de las operaciones por mar, que eran casi exclusivamente de trasporte. De ahí salió Miller en el bergantín *Protector* y fué á fondear en Chala, siendo el que lo conducía el primer buque que fondeó en ese puerto. Habían con la fragata *Protector*, capitán R. Biset Adison, la corbeta *Limeña*, comandante Postigo, bergantin *Progreso* capitán Guillermo Prunier, goleta *Macedonia* comandante Juan Iladoy, goleta *Cantelli* comandante Andres Gordon Roberthon, fragata *Santa Rosa* que vino con pertrechos, comandante Bouchard. Estuvo nombrado jefe de trasportes el comandante Manuel Loro, que llegó á Arica como comandante de la *Boyacá*. Hubo varios cambios en el mando de estos buques, especialmente en la *Limeña*, que mandaron, por ausencia de Postigo, Prunier primero y luego Ricardo Person; Freeman remplaza á Prunier en el *Progreso* y Bouchar al anterior en la corbeta *Limeña*, que estuvo en Ilo, á disposición de Santa Cruz y luego se fué al norte.

Casi á la vez llegaron á Arica, Orbegoso con la comisión de Riva Agüero para Santa Cruz de que regresara con su ejército, y un propio con la infausta nueva de la derrota de esa ejército, que se pedía para evitar á Bolivar. Portocarrero, Orbegoso, Guise, García Postigo y otros jefes anonadados por el desastre, no encontraron otro recurso para atenuarlo que llamar á San Martín, á cuyo efecto le escribieron una carta colectiva en la que, además de hacer suya la petición, los firmantes, la reforzaban incluyendo entre los suyos el nombre de Riva Agüero. El portador de la carta fué García Postigo, quien debía buscar á San Martín en donde estuviese y cohonestando esa comisión con la de averiguar lo que hubiera de cierto sobre la venida al Pacífico de dos grandes buques de guerra españoles, se le autorizaba para llevar su averiguación hasta Buenos Aires. García del Postigo fué á Valparaíso en el bergantín *Canton*, que salió en seguida.

Poco después llegó la esperada división auxiliar de Chile, que debía ponerse á órdenes de Pinto. La mandaba el jefe de estado mayor coronel Benavente y desde luego Santa Cruz y Guise le solicitaron que siguiera hasta Huanchaco, para ponerse á órdenes de Riva Agüero; Benavente sometió la resolución á una junta de jefes que resolvió seguir como se les pedía hasta Huanchaco. Alcanzado este acuerdo se embarcó el resto de húsares en el trasporte *Mackenna* y los chilenos y la demás tropa en los trasportes *O'Higgins*, *Boyacá*, *Santa Rosa* y *Motezuma* escoltados por el. bergantín *Congreso* y la

fragata *Protector*; haciéndose todos á la mar con rumbo á Huanchaco. A poco encontraron en la mar navegando con rumbo opuesto al bergantín *Balcarce*, en el que iban á Arica los generales Alvarado y Pinto á encargarse del mando de todo el ejército el primero y del chileno el otro. Al corriente Pinto de lo que ocurría resolvió que la fuerza chilena siguiera con él viaje al sur, yendo á desembarcar á Coquimbo, sin otra ocurrencia que el encuentro con un corsario español cuyo mastil derribó la *Motezuma* con un disparo certero de su único cañón. Santa Cruz había acompañado algún tiempo á Pinto procurando resolverlo á seguir á Huanchaco, hasta que al convencerce de lo estéril de sus esfuerzos volvió al norte.

Hubo también desgracias que lamentar en las otras naves que volvían á la desbandada, proa al norte, después de la tremenda derrota: la *Mackenna* con húsares cayó en poder del corsario *General Valdés*, armado en Chiloé por Quintanilla. Una vez apresada y en viaje al sur sobrevino una tempestad y naufragó aquella fragata, pereciendo todos. Otro grupo de dispersos tomó pasaje en el bergantín *Carmen* y quienes lo formaban se apercibieron de que el capitán tenía el proyecto de entregarlos á los españoles. Se pusieron de acuerdo y ultimaron al capitán. Pero el buque no tenía piloto y estuvieron navegando sin saber á dónde iban, hasta que la casualidad los echó á Huacho, puerto al cual llegaron en el estado más lastimoso.

Alvarado ordenó á la *O'Higgins* y demás trasportes que llevaban á la tropa peruana que lo esperasen cerca de la isla San Gallán, pero todos siguieron al Callao, salvo cuatro naves inclusive la *Boyacá*, en la que iba Orbegoso, la cual se dirigió á Pacasmayo. El mismo Alvarado, con el *Balcarce*, siguió al grueso de la escuadra, que obedecía á Sucre, á quien había embarcado en Quilca.

Santa Cruz siguió al norte en la *Protector*, seguido del bergantín *Congreso* y tres trasportes con las reliquias de su ejército con las que desembarcó en Santa, de donde se trasladó solo á Piura. Guise siguió con los buques dichos á Huanchaco. Habían estado bloqueando esa costa la fragata *Monteagudo*, corbeta *Limeña* y goleta *Guayaquileña*; pero salieron en persecución de un buque pirata. Guise encontró presos á bordo de la goleta *Terrible*, algunos de los hombres notables al servicio de Riva Agüero y los puso en libertad. Se negó á entenderse con La Fuente, quien á su vez impidió que se permitiera al bergantín *Congreso* hacer aguada en Santa. Al arribo de Bolivar en el *Chimborazo* el vicealmirante se le subordinó y sus gestiones en favor de Riva Agüero y Herrera, presos en Guayaquil, fueron atendidas.

Los momentos eran de crisis. Poco después dos clases de la guarnición del fuerte Independencia del Callao se amotinaron (febrero 5 de 1824) quejosos por falta de pago: hubo lentitud y torpeza en el arreglo del incidente y éste se convirtió en rebelión, reponiéndose la bandera ibérica en los torreones. Regularizándose la rebelión los traidores capturaron en el puerto al bergantín *Balcarce*, la fragata *Guayas*, que estaba en desarme y otro bergantín que armaba en guerra contra los españoles un particular para destinarlo al corso. Para recuperarlos, Guise, que había entablado bloqueo por orden de Bolívar y se mantenía en el cabezo de la isla San Lorenzo, exigió de la plaza la entrega de los buques mencionados (febrero 17). Desatendida su intimación, atacó dos días despues buques y fuertes, aunque sin resultado manifiesto. El 21 reiteró el ataque, reforzado por la goleta *Macedonia* y el bergantín *Congreso*, estableciéndose con más rigor el bloqueo.

El 25 del mismo [febrero 824] repitió el ataque,esta vez sirviéndose de tres lanchas con veinte hombres cada una, puestas á órdenes del comandante de la *Protector*, Robert Biset Addison. Como al capturar la *Esmeralda*, se había fingido abandonar el bloqueo, saliendo del puerto en la tarde, para regresar en la noche destacando delante las lanchas, tras de lascuales avanzaba Guise en la *Protector*, con poca vela.

La flotilla sutil del capitán Biset llegó hasta la *Guayas*, la abordó, la capturó y la puso sobre sus velas; atacando luego á la *Santa Rosa*. Mientras duraban estas operaciones escapó el *Balcarce*, sin que la *Protector* lo estorbara por atender de preferencia á la protección de sus embarcaciones menores, estrechadas por las cañoneras del puerto. La ventolina era floja, poca la gente, activo el asedio de las fuerzas sutiles españolas, y al cabo, no pudiendo sacar del puerto las presas dominadas, el capitán Biset hubo de prenderles fuego. La *Guayas* y la *Santa Rosa*, picados los cables y sueltas al desgaire envueltas en gruesas llamaradas, cayeron ardiendo sobre otros buques en los que á su vez prendió el voraz incendio, cuyo resplandor iluminaba la bahía con destellos siniestros, y al par que acababa la noche se producía mayor confusión por el afán de los otros buques en cambiar fondeadero, para evitar las llamas y el peligro de que funcionara la artillería de los fuertes.

Biset pudo capturar cuatro de esos buques y salir de la rada. antes de que fuera completamente de día. En las primeras horas de la mañana, mientras las de Guise iban á fondear tranquilamente en la isla de San Lorenzo, seis naves llenaban el puerto de humo y de llamas,

Fué empresa semejante á la captura de la *Esmeralda*, acometida con menos gente y sin los jefes ya probados que intervinieron en esa captura. Biset no pudo mover la *Guayas* porque faltaba el viento, pero tampoco hubieran hecho gran cosa los patriotas con un buque que tenían apontonado ellos mismos por el mal estado del casco.

Guise no servía á gusto. El olvido casi completo en que se tenía á la escuadra como resultado de la acefalía y miseria general, lo mantenían en constante conflicto con las tripulaciones, préviamente desmoralizadas.

Si alguien incubó en su cerebro la idea macabra de producir una situación extrema para afrontarla, el resultado, la obra, revelaba la habilidad del artista. Llegada la situación esperada el pánico dominó en los espíritus, desapareció toda esperanza y apenas se encontró una áncora salvadora: la dictadura. La había asumido Bolívar, encarnación culminante de la única fuerza que estorbaba el restablecimiento del régimen colonial. Un concierto de empirismo é intemperancia habían puesto al alcance de la vista vulgar lo que dos militares geniales veían desde mucho antes, el uno bregando contra la fatalidad del hecho y el otro contemplando la congoja del primero y esperando su explosión definitiva para tentar fortuna á su vez.

A Guise le faltaba todo, á veces hasta el agua para los buques. El general Necochea fué personalmente á Chancay á entregarle una cantidad de productos del valle para que vendidos tuviese con que atender á los haberes y abastecimiento de la armada. Ya antes lo había facultado Bolívar á cobrar los derechos de importación en Intermedios para atender á esos gastos.

A falta de la *Macedonia*, *Limeña* y otros buques peruanos fuera de las órdenes inmediatas del vicealmirante, Bolívar puso á sus órdenes la corbeta *Pichincha*, bergantín *Chimborazo* y goleta *Guayaquileña* para reforzarlo. Los botes huachanos debían proveerlo, pero no cumplían con exactitud ese deber, necesitando muchas veces enviar sus buques á Huacho por agua y víveres, desatendiendo el rigor del bloqueo. En uno de esos viajes obligados fué que el bergantín *Congreso* varó en Huacho. Guise destacó al teniente Guillermo Jones, con una lancha, á hacerse cargo del buque varado. El teniente Jones repuso á flote al *Congreso* y aunque con seis pies de agua en la bodega, pudo llevarlo hasta Samanco, en donde lo carenó.

En julio 1824 hubo algunos ascensos en la armada. Se dió la clase inmediata superior á los jefes y oficiales siguientes: capitanes de fragata Roberto B. Adison y Andrés Gordon; capitanes de corbeta Roberto Gordon y Roberthon; alfereces: Saint Simon, Federico Elmore, Jonas Halstead; guardias marinas: Jorge Parquer, Jorge French, Ramón

Valencia, Juan M. de la Rosa, Rafael Soto, Francisco Laymet, Eugenio Mimbela. Guise, amante de traer al servicio el mayor número posible de peruanos, brindaba facilidades á los padres é invitaba á los jóvenes á embarcarse, preocupándose mucho de su enseñanza.

No pudiendo servirse del Callao hacía las reparaciones de sus buques en Pisco, Samanco y Payta y tenía constantes cruceros á lo largo de la costa.

En esos cruceros capturó algunos buques contrabandistas, como la *Víbora*, que llegó al Callao custodiada por la goleta *Cantelli*.

***

Rodil no había descuidado por su parte proveerse de buques; habilitó la corbeta mercante *Ester* de 30 c., que al ingresar al servicio de guerra, á ordenes de su capitán, el teniente de navío Pedro Anton Gould, tuvo el nombre de *Ica*; los bergantines *Pezuela*, de 18 c, al mando del teniente de navío Manuel Quesada; *Constante*, de 14 c, al mando del teniente de fragata José Martinez; *Moyano* (a) Real Felipe, *O'Higgins* y la corbeta *Perla*. A estos buques vinieron á unirse dos más fuertes, llegados de España un año antes: el navío *Asia*, de 74 c, al mando del capitán de navío Roque Gurusueta y el bergantin *Aquiles*, de 20 c., que mandaba el teniente de navío José Fermin Pavía. Contaban además con los corsarios de Quintanilla: *General Valdez* y goleta *Quintanilla*. Total: 172 c.

El 5 de setiembre se atrevieron los españoles á tomar la ofensiva. La *Protector* y la *Macedonia* estaban fondeadas hacia el cabezo de la Isla. Había calma completa y aprovechándola salieron del puerto ocho lanchas cañoneras y cuatro falúas armadas, que fueron á acometer á los buques de Guise. Este las recibió á cañonazos, hundió una lancha y puso en fuga á las otras después de dos horas de combate.

***

El ensayo parece que estimuló á los españoles, que dos días después salían del puerto sobre Guise. Tenían aquellos el navío *Asia* la corbeta *Ica* y los bergantines *Aquiles*, *Pezuela* y *Constante*.

Guise estaba en la Isla con la fragata *Protector*, goleta *Macedonia* y el trasporte bergantín *Rápido* peruanos, y los colombianos corbeta *Pichincha*, bergantín *Chimborazo* y goleta *Guayaquileña*. Esta flota al notar que la española salía del puerto se puso sobre sus ve-

las y salió de la bahía con rumbo al W., envuelta en una capa de densa neblina. Al disiparse ésta, se hallaban lejos de San Lorenzo, la *Protector* hacia la amura de estribor del *Asia* y un poco á sotavento los demás buques de Guise, haciendo toda diligencia para aumentar su barlovento.

Es inútil describir este combate. Existen las versiones de ambos contendores. Gurusueta dijo: «La corbeta y bergantines que acompañaban á la *Prueba* (*Protector,*) y que se dispersaron á los primeros tiros, habían podido algunos de ellos ser prisioneros, habiendo arriado uno su bandera que volvió á izar poco después fuera del tiro de cañón. Son tan despreciables estos buques menores y se manejaron tan mal en este día, que me pareció indecoroso ocuparme de ellos y deber atender solo á atacar á la *Prueba* con el fin de destruirla, que si no lo he conseguido enteramente, puedo asegurar á US. lleva grandes averías».

«La tropa de infantería, aunque no llegó el caso de echar mano de ella, manifestó en su serenidad y disciplina la familiaridad con que el soldado veterano *oye las balas en cualquier elemento que sea*»

El parte de Guise á Bolivar dice:

«Callao, octubre 8 de 1824.

Al señor secretario general de S. E. el Libertador.

S. S.

Tengo el honor de informar á Ud. para conocimiento de S. E., que ayer he tenido un ataque de la escuadra enemiga al frente de este puerto y que, aunque no fué decisivo, no deja de hacer honor á nuestras armas.

La escuadra de mi mando se componía de la fragata *Protector*, goleta *Macedonia* y trasporte bergantín *Rápido*, y corbeta *Pichincha* bergantín *Chimborazo* y goleta *Guayaquileña* de Colombia, que se habían unido á mí en la latitud de Huarmey. Con estos buques estaba fondeado en la isla de San Lorenzo, sosteniendo el bloqueo, cuando á las seis de la mañana de ayer observé que los enemigos salían á buscarme con el navío *Asia*, corbeta *Ica* y los bergantines *Aquiles*, *Pezuela* y *Constante*.

Inmediatamente me hice á la vela para afuera con el fin de aceptar el combate, pero no en la bahía como el enemigo al parecer lo intentaba, sino á larga distancia, para tener lugar de empeñar una acción decisiva. El enemigo me siguió entonces en línea de batalla, mientras que yo no había podido formarla por no haber la *Pichincha* y la *Guayaquileña* obedecido mis señales.

A las 9 ½ la escuadra enemiga por su mejor andar ya había ganado el barlovento á esta fragata y sin embargo emprendí la acción virando sobre el navío, cabeza de la línea, luego que estuvo á menos de tiro de fusil.

Yo esperaba que la *Pichincha* y la *Guayaquileña*, que se mantenían á barlovento, viéndome comprometido y sacrificado por los fuegos del enemigo, vendrían á ayudarme en virtud de mis repetidas señales. Pero mi esperanza quedó frustrada al observar que no hacían movimiento alguno favorable.

Por otra parte, el bergantín *Chimborazo* recibió al principio de la acción tres balazos á flor de agua, que lo obligaron á orzar: de manera que me ví privado también del auxilio de este buque con el que principalmente contaba, en razón de estar mandado por el intrépido comodoro Wright.

Así es que me resolví por último á virar de la vuelta afuera después de haber sostenido un combate en que el enemigo, á pesar de todas sus ventajas, no logró el menor provecho. Por el contrario, á más de acreditarnos su cobardía con haberse vuelto al puerto teniendo en su favor las mayores probabilidades del triunfo, sufrió averías de consideración.

El palo de trinquete del navío con sus masteleros, la verga del mismo palo, el palo mayor, el velamen y jarcia, todo fué atravesado por nuestras balas. El velacho quemado por los tacos, y en fin, otras muchas averías en el casco. Entre la gente es natural que también hubiese habido algún estrago.

Los que sufrió esta fragata no son en verdad proporcionados á los peligros en que se vió comprometida. Solo dos hombres fueron muertos y ocho heridos levemente. El aparejo recibió ligeros daños y la *Macedonia* tuvo también un herido.

La conducta del señor Wright ha sido la de un bravo oficial: yo estoy plenamente satisfecho de ella. La de los comandantes Drinot y Baxter, de la *Pichincha* y *Guayaquileña*, aunque fué reprensible merece alguna lenidad, por que su falta, en mi concepto, ha procedido más bien de inexperiencia que de falta de celo ó patriotismo.

Los oficiales y tripulación de esta fragata se han portado con admirable valor. Sin defraudar el mérito de cada uno, me permito recomendar especialmente á la consideración de S. E. á los capitanes Roberthon y Freeman y al coronel Soyer, por el denuedo y bizarría con que se han batido.

Soy de Ud.

M. J. GUISE»

El resultado real del combate lo establecen los hechos. Los buques españoles volvieron al puerto y en él anclaron el abrigo de los fuertes, mientras los peruanos regresaban á su vez á fondear delante de la playa oriental de la isla San Lorenzo. No hubo otra reseña militar. De un lado era deficiente el material, de otro faltaba confianza en la propia fuerza.

Rodil supo que el vicealmirante Blanco Encalada se preparaba á venir al Perú con la escuadra de Chile, á estrechar el bloqueo del Callao y envió los buques á Quilca y tropa en ellos, sin que Guise pudiera impedirlo. La flotilla á sus órdenes tenía los fondos sucios y apenas un buque poderoso, la *Protector*, que no podía hacer fuego, como lo dice el vicealmirante más abajo. Tuvo éste que resignarse, por esos motivos, á ver salir al *Asia*, *Aquiles*, *Constante* y los trasportes, limitándose á seguirlos unas pocas millas para llenar el expediente.

Ese mismo día oficiaba Guise al secretario general del dictador colombiano, avisándole que el enemigo, reparadas sus averías, salió para Intermedios con 600 hombres en tres trasportes, evitando encuentros. Más adelante dice al secretario general del dictador refiriéndose á la *Protector*:

«De resultas del último combate ha quedado tan maltratada que no es posible mantenerla en la mar por más tiempo sin riesgo de perderla. Por falta de cobre ha perdido enteramente su andar y lo que es peor hace agua en grande cantidad, de manera que en vano he intentado perseguir al enemigo para tomarle ó por lo menos echarle los trasportes á pique. En una palabra: no se puede tirar un solo cañonazo, porque el estremecimiento es bastante para que se abran más las costuras y se aumente el agua....»

«Creo que si se me auxilia, la escuadra podrá estar en un excelente estado antes de que los buques enemigos estén de regreso sobre esta costa.

Soy de Ud.

MARTIN JORGE GUISE»

Autorizado por el dictador, Guise se dirigió á Guayaquil, tanto para carenar los buques cuanto para reunir con ellos las corbetas *Limeña* y *Bomboná*, la fragata *Monteagudo* y el bergantín *Progreso*.

En el intermedio de poder de la escuadra española en el Pacífico, habían resultado para ella, en el norte, algunos pequeños éxitos.

En un encuentro de la *Motezuma* con el bergantín *La Serna*, perdió la goleta su mastelero de velacho y estuvo en inminente riesgo

de ser apresada y esta misma goleta, que escapó entonces, fué apresada por el *Moyano*, en Pacasmayo. El nombrado bergantín capturó en Samanco á la *Jerezana*. El *Constante* capturó á la fragata *Clarington* y al bergantín *Boyacá*.

Pero esos pequeños triunfos tuvieron un término violento. Los buques salidos para Quilca recibieron al llegar una noticia abrumadora: había alumbrado el sol esplendoroso de Ayacucho!....

La tropa que llevaban los trasportes *Trinidad* y *Real Felipe* con los más nerviosos siguió á Chiloé, para ponerse al amparo de Quintanilla; la *Ica* y el *Pezuela* se dirijieron á Europa; el *Asia*, *Aquiles* y *Constante* á Filipinas con el trasporte *Clarington*, quedando reducido el virrey La Serna y su comitiva á tomar pasaje en la fragata francesa *Ernestine*. Los buques en viaje á Filipinas hubieron de arribar por víveres á Huam, del grupo Marianas, en marzo 3 de 1825. El *Asia* y el *Constante* se revolucionaron abandonando el puerto después de incendiar la *Clarington*. El *Aquiles*, que se mantenía en apariencia fiel, se revolucionó dos días después izando la bandera de Chile y saliendo con rumbo á las costas de esa nación. El *Trinidad* y *Real Felipe* llegaron á Chiloé, lugar de su destino: el navío *Asia* y el bergantín *Constante* siguieron hasta las costas de México y ahí se entregaron á las autoridades.

Las noticias conducidas por el *Real Felipe* y la *Trinidad* conmueven los ánimos en Chiloé y producen la reacción, que se manifiesta con la captura de Quintanilla; pero dejado éste en libertad, despacha al *Real Felipe* para Arica, demandando auxilio de Olañeta, ya ausente al llegar ese buque, que sigue al norte, sin rumbo preciso. En el golfo de Guayaquil encuentra un bergantín colombiano, que venía cargado de tropas, con dirección al Perú: le intima rendición, pero luego apresadores y apresados fraternizan.

Después de hecho algún camino de Quilca al sur, la *Hernestine* fué detenida por el *Galvarino* (enero 6 de 1825) pretendiendo el comandante de este buque que el francés regresara á Quilca: el capitán reclamó con firmeza contra la indebida pretensión, exhibiendo los pasaportes de sus pasajeros y los documentos pertinentes de la capitulación de Ayacucho. Una vez que los hubo examinado, el jefe chileno permitió al buque francés seguir su viaje, excusándose por haberlo interrumpido.

Blanco Encalada vino poco después con la *O'Higgins*, *Independencia* y otros buques chilenos á continuar el bloqueo del Callao.

Guise ocupado de la carena de los buques á su cargo en Guayaquil, dió el pretexto que Bolivar tenía encargado aprovechar para quitarle los buques peruanos y colombianos á sus órdenes, cuyo comando se

dió á Illingrot, el excapitán de la *Rosa*, que tenía la confianza del dictador, á cuyo servicio se dedicó, desde que varado su buque en los bajos de Izcuandé, se internó á Pasto por Buena Ventura. Al darle ese mando marítimo Bolivar lo hizo contralmirante del Perú.

Mientras Illingrot bloqueaba el Callao con los barcos Perú-colombianos, Guise, apresado inopinadamente en Guayaquil (enero 6 de 1825) fué remitido por tierra al Perú para que fuese juzgado en Lima, se dijo; aunque se autorizaba, en el hecho de obligarlo á un viaje tan largo á lomo de mula sin ninguna comodidad y alojándolo en las pocilgas insalubres del tránsito, denominadas cárceles, que á nadie preocupaba que perdiese la vida en el camino. Desde Chiclayo, adonde llegó enfermo, hubo el intento de hacerlo regresar, siempre á lomo de bestia á Guayaquil, excediendo sin duda las instrucciones del dictador, que en el caso de Berinduaga y otros, había probado que no creía necesario ocultarse para realizar sus justicias.

La causa aparente de tanto ensañamiento la atribuyeron los sayones á exigencias perentorias y descomedidas de dinero que hizo el vicealmirante para atender á los gastos de carena y haberes del equipaje; pero los que conocían la actuación política del leal y valiente marino, solo podían mirar en su calvario el efecto de la rencorosa inquina de un ensoberbecido por el éxito.

Llamado de Chile Blanco Encalada, quedó Illingrot sólo jefe de la flota bloqueadora, la cual se puso en desarme al rendir Rodil los fuertes, en enero de 1826.

Veinte meses se mantuvo á Guise en prisión, de la que sólo se le abrieron las puertas cuando el castillo de naipes de que era liga la vitalicia cayó desbaratado por las brisas de libertad esparcidas justamente en Venezuela y Colombia, base de las operaciones del émulo y arrollador de San Martín.

Ausente Bolivar de Lima, el consejo de guerra de oficiales generales, que mantenía *en estudio* las acusaciones formuladas contra el vicealmirante, declaró que éste había desvanecido satisfactoriamente todos los cargos que se le tenían hechos, lo absolvió de toda culpa y pidió su libertad, la que *pudo entonces* concederse. Santa Cruz, incurso con Guise en el delito de haber creído necesaria á la salud pública la presencia de San Martín después de abortada la segunda expedición á Intermedios, formaba parte de la Junta de gobierno encargada de éste, mientras el presidente vitalicio arreglaba sus asuntos políticos en Colombia.

Mientras allá ocurrían la actitud levantada de Santander, de Córdova, de Paez; mientras Bolivar se vé obligado por el motín á esconderse debajo del puente del Carmen, en Bogotá; Sucre á salir de la Paz,

y la vitalicia, tela tejida con hilos de vapor, se desvanece en todas partes inclusive en Lima; la junta de gobierno cierra su órbita y emerje la administración de La Mar, poniéndose otra vez en tabla la vieja cuestión de Guayaquil, como indirectamente había asomado la del Alto Perú, desprendido del Perú, para perpetuar un nombre y colocar una avanzada del soñado imperio hacia su límite sur.

Bolivar después de Ayacucho desconoció su importancia á la marina y á poco de esa victoria los buques resultan en desarme, procurándose un menor egreso en el ramo. Este parece el momento de estudiar su aspecto económico. Sus egresos se desmenuzaban así:

. Fragata *Presidente* (a Protector) (a Prueba) en desarme:

	Pesos	rs.
Para dos tenientes 2os. (*)	171	½
,, ,, id graduados	160	
,, ,, alfereces de fragata	160	
,, ,, guardia marinas graduados de alfereces	100	
,, un segundo piloto	67	4
,, dos 1os. guardianes	64	
,, cuatro id 2os.	112	
,, un 2º carpintero	28	
,, un 2º calafate	24	
,, dece artilleros de preferencia	168	
,, ,, ,, ordinarios	144	
,, veinte marineros	200	
,, veintidos grumetes	176	
,, dos maestros de víveres	60	
,, un despensero	20	
Total al mes...... $	1654 4	½

Otro presupuesto de la *Presidente* en desarme, aunque aumentado con un 1er. teniente comandante, reduce el egreso que motiva á $ 1376 r 4, si bien se infla con la partida de 1243.4¼ por víveres y dietas, que no constan en la anterior relación. Copiada la última á la letra, dice:

Relación del gasto que debe hacer la fragata de guerra *Presidente*, en aparente desarme, con la dotación que se indica en seguida:

		Pesos	rs.
Para un comandante primer teniente	$	85	4
,, tres subalternos	,,	240	
á la vuelta..		325	4

(*) La moneda entonces era el peso feble, equivalente hoy á 80 centavos.

	Pesos	rs.
de la vuelta.....	325	4
Para cuarenta individuos de tropa........................	440	
,, cinco oficiales de mar..............................	153	
,, seis artilleros de preferencia........................	84	
,, doce id ordinarios................................	144	
,, diez marineros..................................	100	
,, seis grumetes..................................	56	
,, cuatro pajes..................................	24	
,, dos dependientes de provisión........................	50	
,, treinta días de víveres correspondientes á las clases relacionadas..................................	1043	¼
,, dietas, medicinas, pintura de botes, reparos, &........	200	
	2619	4 ¼

Asciende esta relación á la cantidad de dos mil seiscientos diecinueve pesos cuatro y cuartillo reales; pero debe tenerse en cuenta al compararlas que en la primera no se consigna partida por vituallas, aunque no es de dudar que se han consumido.

La corbeta *Limeña* en desarme causaba un egreso de $88, sueldos de un 2º guardián y cinco hombres; la fragata *Monteagudo*, á cargo de un teniente 2º, tres artilleros y un marinero 137 pesos 3½ reales, siendo la mayor parte de esta última partida el haber del oficial. Era costumbre distribuir los víveres del arsenal, por cuya razón aparecen englobados en los de ese establecimiento los consumos de los buques.

Un presupuesto de junio 1827 dice:

		Pesos	rs.
Fragata	*Presidente*....................	1554	5 ½
Bergantín	*Progreso*....................	1852	½
Goleta	*Arequipeña*..................	1201	6
Corbeta	*Libertad*....................	883	
Fragata	*Monteagudo*..................	137	4 ¾
Corbeta	*Limeña*....................	88	
Goleta	*Peruviana*..................	148	
	Suma......	5865.	0. ¾

Esta relación, firmada como las otras, P. Romero, tiene estas tres notas:

1. En lugar de los 1554 pesos 5½ reales que actualmente importa la fragata *Presidente*, para estar habilitada en armamento deben presuponerse diez mil pesos, para planamayor, tripulación, víveres, dietas y reemplazos correspondientes.

2. Del mismo modo debe presuponerse á la corbeta *Limeña* 4,300 pesos.

3. Del mismo modo á la fragata *Monteagudo* 1,832 pesos 4 reales.

4. Como los anteriores á la corbeta *Libertad* 4683 pesos 5 reales.

Tiene incuestionable valor el siguiente presupuesto de la fragata *Presidente*, fecha 1.º de marzo de 1828:

	Pesos	rs.
Plana mayor compuesta de un vicealmirante, un secretario, dos ayudantes y un oficial de pluma...........	882	6
Veinte oficiales de guerra y mayores, incluso el segundo comandante capitán de corbeta................	1603	
Dieciocho oficiales de mar................................	475	
Veinte artilleros de preferencia........................	280	
Veintisiete id ordinarios.............................	324	
Cuarenta y ocho marineros.........................	480	
Sesenta y tres grumetes..............................	504	
Diecinueve pajes...	114	
Tres dependientes de provisión......	80	
Dos individuos de la brigada de artillería............	33	
Noventa id de infantería de marina..................	906	
Treinta días de víveres..................................	5533	2
Dietas, medicinas, pinturas, remos, etc................	1000	
Suma........	11415	0

Los víveres usados eran galleta, charqui, arroz, fríjoles, harina, manteca, sal, ají, aguardiente, aceite de olivo, vinagre y leña. Las DIETAS comprendían además galleta fina, mantequilla, azucar, queso, café, té, manteca de puerco, aceite, fideos, jamón, vino burdeos, reses vacunas, carneros, gallinas, pan fresco y legumbres.

No es aventurado asegurar que la *ración del soldado* copiada en seguida, era la de armada.

Doce onzas de galleta
Ocho ,, ,, charqui
Cuatro ,, ,, tocino
,, ,, ,, arroz
,, ,, ,, fríjol ó garbanzo
Media ,, ,, manteca
¼ ,, ,, ají
Un octavo de botella de ron ó aguardiente
Velas.

A los oficiales les correspondía la ración que queda dicha y además media botella de vino, dos onzas de queso, un cuarto de onza de té, media libra de azúcar y para cada buque al mes 50 libras de chocolate, 12 id de café y una vaca. Las primeras raciones se estimaban en tres y medio reales y las segundas en siete.

Los derechos para cuya recaudación autorizó Bolívar á Guise y que éste debía aplicar á parte del gasto de los buques á sus órdenes, fueron los de arancel, ancoraje y limpia de puerto y tonelaje. Estos derechos constan en el cuadro que sigue, del que son notables las dos últimas partidas, por representar un ingreso ya fuera de uso.

Suman 31,150 pesos 6 reales por el año 1826 y 13,129 pesos 6 reales por los 5 primeros meses del año siguiente:

PROCEDENCIAS	AÑO 1826		AÑO 1827	
	PESOS	RS.	PESOS	RS.
Arancel Arica	3102	1½	660	3
Id Pisco	2265	2½	446	7½
Ancoraje y limpia Callao	1341	7	508	7
Tonelaje	21579	—	9501	3
Arancel Chancay	137	1	259	4
Id Huacho	1127	1	264	—
,, Payta (*)	—	—	518	1½
Fletes hechos en buques del Estado	340	4	970	4
Auxilio de lanchas y venta de artículos navales á los buques de comercio	1257	5	—	—
Sumas	31150	6	13129	6

En cambio los egresos ordinarios y extraordinarios del ramo de marina en iguales períodos fué de 256,843 pesos por el año 1826 y 109,872 pesos 4 reales por los cinco primeros meses de 1827.

Verdad que en estas sumas no representaban egreso de los buques, las siguientes partidas:

Comandancia general de marina	$	918	rs	4½
Desembarcados	,,	624	,,	7
Arsenal	,,	1416	,,	5¾
Soldados de marina y brigada de artillería	,,	1847	,,	
Capitanía del puerto	,,	707	,,	
Comisaría de marina	,,	575	,,	4½
Escuela central	,,	226	,,	5¼
Cada mes	$	6516	,,	3.0

(*) De orden suprema estaba mandado remitir los productos de arancel de los puertos del norte á la tesorería de Trujillo, para costear la fábrica del muelle en una de las caletas de Moche.

ó sea 78195 pesos 6 reales en el año 1826 y 32581 pesos 5 reales por los cinco anotados meses de 1827.

La escala de sueldos, en pesos de ocho reales, deducible de estas relaciones era:

Vicealmirante embarcado	500
id en tierra	250
Contral. comdte. general	469 3 ½
Capitán de fragata	166 5
id de corbeta	150
Teniente 1º	99 4
id 2º	85 5
Alferez de fragata	80
Guardia marinas	50
2º piloto	67 4
Auditor	80
Comisario ordenador	238 7 ½
2º cirujano	70
Escribano de marina	35
1er. guardián	32
2º id	28
2º condestable	17
2º carpintero	28
2º calafate	20
Artilleros de preferencia	14
id ordinarios	12
Marineros	10
Grumetes	8
Pajes	6

***

La actividad de la escuadra nacional reaparece cuando, suprimida con la constitución vitalicia de Bolivar su junta de gobierno, y entregado este á La Mar, se acentúa el conflicto entre los intereses nacionales del Perú y los de Colombia, que aquel general había mezclado, mejorando los últimos con menoscabo de los del Perú; desdeñosamente desatendidos en las fronteras del norte y del sur, como si se tratara del procedimiento de un conquistador irresponsable, en vez de un altruista libertador.

Las divergencias se acentuaban de una y otra parte, moderado pero firme el uno, impetuoso y violento como autócrata, el otro; fuerte La Mar por la evidente verdad y justicia que lo informaban, más fuerte Bolivar por el prestigio de sus victorias y la omnipotencia de su voluntad, apoyada en los veteranos de cien batallas; la desinteligencia hizo explosión y á la vez que en Bolivia despiden á Sucre y en Guayaquil se proclama otra vez la autonomía, el ejército del Perú corre á la frontera del norte, los buques se arman y entre los primeros listos, la corbeta *Libertad*, recibió orden de ir á cruzar en el golfo de Guayaquil.

Mandaba ese buque el capitán de corbeta don Carlos García del Postigo, ausente del Perú mientras estuvo en él Bolivar, á consecuencia de su comisión cerca de San Martín, que el dictador no le hubiera perdonado. Hijo de un distinguido brigadier de la marina española, hizo en ella sus primeras armas hasta alcanzar la clase de teniente de fragata. Se había agregado al ejército de San Martín como oficial de infantería, obteniendo por su porte y buenos antecedentes lugar preferente entre los jefes más caracterizados.

En 26 de noviembre de 1821 le confió San Martín el mando del bergantín *Balcarce*, el que dejó en junio de 1822 para tomar el mando de la corbeta *Limeña*, con la clase de capitán de corbeta. Fué á Intermedios con Guise como comandante de esa misma corbeta y su comisión para San Martín lo retuvo al servicio de Chile hasta que Bolivar salió del Perú. Reincorporado al de nuestra marina se le había dado el mando de esta corbeta por lo delicado de la comisión que debía cumplir. Se le encargaba prevenir hostilidades sin provocarlas para lo que eran menester tacto y energía, de las que pronto dió testimonio irrecusable.

La corbeta *Libertad* armada tenía, además del comandante, doce oficiales de guerra y mayores, doce oficiales de mar, diez artilleros de preferencia, veinte ordinarios, veinticinco marineros, treinta grumetes, seis pajes, tres empleados de provisión y treinta y cinco soldados de la infantería de marina.

Cumpliendo su comisión el comandante García Postigo, voltejeaba por el Golfo, abordando las naves que divisaba.

En la mañana del 31 de agosto de 1821 había alguna neblina y fondeó en Tumbes, inmediatamente al norte de punta Malpelo.

No había viento ni alcanzaba la vista á mucha distancia. Hacia el medio dia empezó á soplar y la brisa dilató el horizonte. Entonces se avistaron por la isla de Santa Clara dos embarcaciones, en las que

pronto se pudo reconocer la corbeta *Pichincha* y la goleta *Guayaquileña*, las dos colombianas y, según se supo después, salidas de Guayaquil la víspera á órdenes del comodoro Wright, capitán del *Chimborazo* en el combate de San Lorenzo, y que retenía el mando de la goleta. Los dos buques traían excedente de tripulación, como dispuestos para el abordaje.

La corbeta peruana hacía servicio de guerra, por lo que estuvo prevenida desde que se avistaron los buques colombianos; pero se mantuvo al ancla, observando sus movimientos. Poco después de la 1 p. m. estos buques gobernaban ya decididamente sobre la corbeta *Libertad*, cuyo comandante, después de que se hubo evidenciado lo bastante el intento de Wright, se puso á la vela y presentando el costado á la *Guayaquileña*, que se adelantaba más, le soltó una andanada de diez disparos, que en su mayor parte hirieron ó rebasaron el blanco. Con diestra maniobra evitó Postigo la embestida, ciñendo luego para mantenerse á barlovento de la goleta. La *Pichincha* no pudo llegar oportunamente sobre el costado de babor de la *Libertad*, y al querer virar sobre ella se tomó por avante, perdiendo en la desgraciada maniobra un tiempo precioso, que Postigo supo aprovechar cañoneando á la *Guayaquileña* con toda actividad y precisión.

La *Libertad* fué un buque tan manuable y docil como un bote. Al virar por avante partía sobre el viento sin perder la velocidad adquirida, que conservaba al conformar el aparejo sobre la otra amura. Todo lo contrario de la *Pichincha* tan zorrera y defectuosa que solo bolineaba en ángulos muy abiertos con el viento y se abatía como balsa. Eso fué causa de que esta última corbeta hiciera papel desairoso en el combate de Malpelo, sostenido casi exclusivamente entre la *Libertad* y la goleta *Guayaquileña*, que después de una hora de combate salió del radio de tiro, alejándose á todo trapo, con rumbo á Guayaquil. El buque peruano la persiguió hasta penetrar en la ría, más al NE. de Punta Arenas, en donde, convencido Panizo de que no podía darle alcance, regresó al sur, en busca de la *Pichincha*. Esta corbeta debía cumplir una comisión en Taboga y navegó algo al NW., barajando la costa poniente de Puná; pero tal vez en armonía con su conducta en el combate de Malpelo, celebraron jefes y oficiales un acuerdo, volvieron la proa al sur y fueron á entregarse á las autoridades peruanas en Payta.

La *Guayaquileña* llegó á Guayaquil con graves averías, después de hacer los mayores esfuerzos para ahogar el incendio y taponear las vías de agua.

El parte que pasó Wright á su superior sobre el combate acusa 61 bajas en la *Guayaquileña*, 24 muertos y 37 heridos. Wright ignoraba las pérdidas de la *Pichincha*.

La corbeta *Libertad* tuvo ocho muertos, en cuya lista figura el alférez de fragata Pedro Williamson y 32 heridos, cuyo número comprende al comandante del buque Carlos García Postigo, á quien reemplazó su segundo, teniente 2º Juan José Panizo. Entre los oficiales peruanos que formaban parte de la dotación de la corbeta ese día están anotados el alferez de fragata Manuel Villar, recién salido de la escuela central de marina y los guardia marinas José Miguel Pastrana y Juan Manuel Perez Oblitas. Por esta acción de armas se dió á la dotación un ascenso. La corbeta siguió al sur hasta Payta, para desembarcar los heridos y reparar los desperfectos sufridos en el combate.

El comodoro T. C. Wright, jefe de los buques colombianos, en el parte que, narrándolo, eleva á su superior el contralmirante Illingrot, jefe del apostadero del Guayas, dice que habiendo avistado á la corbeta peruana sobre la boca del Tumbes, el 31 de agosto, se le acercó al efecto de preguntarle, siguiendo las instrucciones que traía, la causa del mal disimulado bloqueo que mantenía en el Golfo, visitando y registrando los buques del comercio de Guayaquil.

«Observando que el buque peruano se preparaba á hacer fuego á medida que reducíamos la distancia que nos separaba, estreché esa distancia para hablar con la bocina, recibiendo una descarga de su banda de estribor......» «Semejante atentado», dice Illingrot al elevar el parte de Wright, obligó á éste «á salir de los límites de sus instrucciones, en las que no se había previsto ese acontecimiento.» « La corbeta *Pichincha*, que acompañaba á la *Guayaquileña* y debía seguir, después de cumplida la comisión del comandante Wright, al destino que antes tuve el honor de indicar á VS., no cooperó á la defensa del pabellón.»

Esto último es evidente, no cooperó, pero también es evidente que las oportunas andanadas y hábiles maniobras de la *Libertad* impidieron que la *Guayaquileña* consiguiera asegurar sus garfios de abordaje á la borda de la corbeta y, como queda dicho, el combate se mantuvo una hora, cuya primera mitad desaprovechó la *Pichincha* porfiando por tomar la situación en que hubo de comenzar el combate. Cuando pudo hacerlo, la *Guayaquileña* se batía en retirada.

*
* *

Pocos días después de haber fondeado Panizo en Payta con su buque, llegaba del sur á ese puerto el grueso de la escuadra, trayendo el buque almirante, la *ex-Protector*, ahora *Presidente*, al general La Mar, presidente del Perú. Guise, que gustaba de atraer los jóvenes á la vida del mar, traía entre los oficiales algunos que más tarde alcanzaron en la escuadra notoria figuración. El teniente 1º José Boterín, segundo comandante; teniente 2º Manuel Sauri, alfereces de fragata Francisco Forcelledo, Juan Manuel Pérez Oblitas, José Salas Valdez, Juan Geraldino, Santiago Genkins, Agustín M. Arriola y otros. Provisionalmente se dió el mando de la *Libertad* á Boterín hasta que llegó el bergantín *Congreso*, cuyo comandante, capitán de fragata Juan Elcorrobarrutia pasó á serlo de esta corbeta, volviendo Boterín á la *Presidente* y nombrándose comandante del *Congreso* al capitán de frata Juan Ilaloy. Además de los tres buques nombrados tenía Guise en Payta las goletas *Arequipa* y *Peruviana* y ocho lanchas cañoneras á órdenes del teniente 1º San Julián, que en 1825, siendo alferez de fragata al servicio de España, se agregó á las naves patriotas con cuatro lanchas enemigas, á sus órdenes.

Se acordó el bloqueo de la costa colombiana del Pacífico y la escuadra avanzó al norte.

A estos buques se incorporó en Payta la corbeta *Pichincha*, cuyo mando se dió de pronto al capitán de corbeta Gmo. Prunier. Después llegó la *Monteagudo*, á cargo del capitán de navío Hipólito Bouchard y siguieron al Golfo.

El 6 de octubre, anclada la flotilla frente al bajo de Punta Arenas, se supo, por medio de una de las lanchas destacadas, que en Naranjal había, de paso para Cuenca, alguna tropa portadora de material de guerra. En el acto se mandó una flotilla de botes con treinta hombres á cargo del alferez Forcelledo, quien consiguió capturar parte de los pertrechos y algunos prisioneros, entre ellos dos capitanes; conduciéndolos con el material de que eran portadores por entre los manglares hasta la playa en donde esperaban las lanchas. En la lucha que precedió á la captura, una bala inutilizó la mano derecha de Forcelledo.

Días más tarde, en otra excursión á cargo del teniente Manuel Sauri sobre el rio Balao, capturó este oficial al comandante Barrera, del Estado Mayor, que con dos soldados, conducía comunicaciones y fusiles. El 22 de noviembre avanzaron por el Guayas agua arriba hasta una angostura en la que cerraba el paso una cadena que rompieron, continuando hasta Guayaquil, frente á cuyo puerto se pusieron á las cuatro de la tarde, y á esa hora principiaron á cañonear las baterías, operación que continuaron los días 23 y 24; contrayéndose en

particular á la batería de las Cruces. En la mañana del 24, al marear la fragata *Presidente* delante de la ciudad, varó cerca de tierra en un banco sobre el cual quedó tumbada. El vicealmirante Guise, que no quiso abandonar el puente, fué herido de gravedad y falleció pocas horas después, así como su oficial ayudante alferez Pérez Oblitas.

El mando del buque y almirante y el de la flotilla quedó á cargo de Boterín, quien á la vez que reponía á flote la fragata ordenó á los otros buques precipitar el fuego para que no se embarazara esa maniobra, realizada en la próxima pleamar.

Las fortificaciones del puerto quedaron barridas, en particular la de las Cruces, en la que había montados 24 cañones, los que resultaron fuera de servicio y los montajes quemados. Los artilleros que servían esas piezas huyeron y una compañía del «Caracas», que pretendió reemplazarlos, resultó literalmente aniquilada. El bergantín *Adela*, en astillero carenándose, quedó destrozado, así como otra nave de menos porte resultó sumergida. Para salvar la *Guayaquileña* fué preciso arrastrarla sobre la orilla del rio, así como dos de las cuatro lanchas armadas con que principiaron los defensores del puerto la acción.

La ciudad sufrió poco daño de los proyectiles de la escuadra, por el especial cuidado que hubo para evitarlo, hasta hacer cesar el fuego cuando se temió dañarla.

Las pérdidas en la escuadra, aparte del vice almirante Guise, consistieron en dos oficiales muertos, nueve heridos y cuarenta y seis hombres fuera de combate, especialmente contusos, entre la tropa y marinería, siendo pequeñas las averías de los buques.

Con este rudo golpe desaparecieron las fortificaciones y fuerzas navales con que podía contar la resistencia. Teniendo presente la entrega de la *Pichincha* y la captura de la *Guayaquileña*, resultaba el Perú con dominio absoluto del litoral enemigo, que carecía de elementos marítimos que oponerle.

Desde Ibagué comunica el intendente al jefe político del Cantón el 9 de enero de 1829, que la escuadra peruana quedó destruída durante el bombardeo mencionado, frente á Guayaquil.

Las líneas que siguen hacen parte de un oficio informativo, al pié del cual queda estampada la firma del coronel Iparquet.

«El 22 la escuadra peruana mandada por el pirata Guise, confiado en un partido *que* suponía *habia en Guayaquil* á favor del Perú y aprovechándose de una fuerte brisa y una violenta marea, tuvo el arrojo de introducirse en la ría de Guayaquil, forzó la batería de las Cruces y presentándose al frente de la ciudad tuvo la barbaridad de hacer un fuego horroroso de artillería contra aquella población, á quien llamaba amiga de su gobierno. El señor general Illingw

tendente y general de las armas de aquel departamento, tomó inmediatamente tan eficaces medidas y fué tan bien ayudado por nuestras fuerzas de mar y tierra y por el pueblo (que estaba justamente indignado) que en el acto se construyeron baterías cuyos tiros fueron tan aprovechados, que milagrosamente escaparon la *Prueba* y los demás buques peruanos, pero fueron despedazados: la primera salió al remolque y si nuestras lanchas *hubieran podido* oportunamente acudir al desenlace de este felix suceso, no hay duda que la escuadra peruana hubiera quedado en nuestro poder.»

. . . .

Esta información efectista debe estimarse teniendo en cuenta el fragor de la lucha, en la cual hasta el denuesto, como el embuste, se consideraron elementos de éxito y como tales permitidos.

Bolivar había ordenado «volar á las fronteras del Perú para esperar allí la hora de la venganza.» ¡Quería vengarse!.... ¿De qué?.. De la adoración fetichista que se opone hasta al análisis de los hechos públicos?

Llamaba pérfida la política peruana, arrancando esta frase al modesto La Mar:

«¿Por qué admirar que también llame pérfida nuestra previsión y nuestros esfuerzos para impedir los desastres con que nos amaga la venganza implacable de un ambicioso?»

Nadie en el Perú hubiera osado decir como F. Florentino Gonzáles, cuando el grande americano rindió la vida en Santa Margarita (1831:)

«Murió aquel hombre abrumado por los remordimientos que debían causarle las desgracias de la guerra civil que su ambición había producido y en que dejaba sumido á su país. Se lamentaba en sus últimos momentos de lo que llamaba la ingratitud de sus compatriotas, como si se debiese gratitud á los que gastan la sangre y la riqueza de los pueblos en conquistar el poder para sí y no para los pueblos.»

En enero 24 de 1829 el alferez de fragata Francisco Forcelledo se embarcaba en la fragata mercante *Joven Corina* con los restos del inolvidable vice almirante Guise, confiados á su custodia. El entonces futuro contralmirante estaba autorizado para curarse las heridas recibidas en Naranjal tan pronto como hiciese, como hizo, la sagrada entrega de esos restos en el Callao.

El mando de la *Presidente* pasó el 19 de enero con el de la escuadra al capitán de navío Hipólito Bouchard, á cuyas órdenes quedó la

armada, que continuó hostilizando la plaza. Los pueblos del litoral se declaraban contra la anexión en cuanto podían hacerlo. Sublevado el cantón de Daule, la escuadra facilitó el paso de tropas por ahí y en consecuencia Guayaquil fué dominado el 1º de febrero de 1829.

Un último esfuerzo de Bolivar en orden á las operaciones marítimas fué el de armar en Panamá la goleta *Tipuani* para ejercer el corso en la costa peruana. Para perseguirla se despachó la goleta *Arequipeña* al mando de Boterín, en reemplazo del capitán de corbeta Alejandro Acqueroni, trasbordado á la *Pichincha*. Como segundo comandante de Boterín en la *Arequipeña* estuvo el teniente segundo José María Salcedo y uno de los guardia marinas en el mismo fué José Haza. La vacante de Boterín en la *Presidente* la llenó el comandante Guillermo Sais Prunier, á órdenes de Bouchard. Se puso á las del comandante Boterín, como auxiliar de la *Arequipeña*, la balandra guarda costa *Arequipa*, cuyo mando se dió al alferez de fragata Tomás Ríos.

La comisión principal de Boterín era impedir el embarque de tropas colombianas al norte de Guayaquil hasta Panamá, procurando á la vez capturar á la *Tipuani*, debiendo cruzar de Manabí á ese puerto.

Tomado el de Guayaquil se nombró intendente de bahía al capitán de fragata Juan Iladoy, que antes había reemplazado á Acquerone en el mando del bergantín, que éste dejó para mandar la *Arequipeña*. Después dejó Iladoy la capitanía de Guayaquil para tomar el mando de la *Guayaquileña*, llevando como segundo á San Julián.

Una comisión semejante á la de Boterín se había dado al teniente 2º Ignacio Mariátegui, quien en la *Monteagudo* debía recorrer también la costa al norte de Guayaquil.

Mientras la balandra *Arequipa* registraba una á una las caletas, hasta Surita, Boterín fué á Panamá, y bajo los fuegos de la plaza sacó al bergantín *John Cato*, que pocos días antes había tomado la goleta *Tipuani*, á la que no consiguió encontrar. Casi en igual fecha se avistaron en la costa de Máncora tres buques, que saquearon la balsa *Mercedes*, pero aunque les fué fácil á la corbeta *Pichincha* y la *Guayaquileña* vigilar la costa tanto al subir de Guayaquil á Payta como al volver á aquel puerto (abril 21) con la división Necochea, no observaron la presencia de ningún buque enemigo.

El material de la armada, que ya había sufrido insanable pérdida con la muerte de Guise, tuvo otra bastante sensible también con la de la fragata *Presidente*, que se llamó *Protector* mientras mandó San Martín, y *Prueba* al servicio de la marina real de España. A la

mitad del día 18 de mayo de 1829, se produjo incendio abordo de esta fragata, espontanea ó criminalmente, hallándose al ancla en el Guayas, delante de Guayaquil.

Fueron inútiles cuantos esfuerzos se hicieron para dominar el fuego, que sólo concluyó cuando consumida toda la madera al aire y llegado á la Santa Bárbara, se produjo una explosión estrepitosa, á cuyo efecto se destrozó la obra viva y los restos se hundieron. Con este motivo se dedujo responsabilidad contra Bouchard y su segundo, sentenciados en consejo de guerra.

Desaparecido el único buque de guerra de alguna significación y sabedor el gobierno peruano de que el de Colombia había ordenado la venida al Pacífico de la fragata de guerra *Cundinamarca*, que estaba ya en viaje, solicitó y obtuvo del gobierno de Chile la venta de su corbeta *Independencia*, que no tuvo ocasión de prestar servicios importantes. Gamarra emerje á la primera línea de figuración política, confirmando la deposición de La Mar las inculpaciones hechas por la prensa, desde Guayaquil, al primero nombrado; cuya actuación militar al invadir el sur de Colombia fué calificada con acerba dureza. La Mar, tratado en Payta con inmerecido rigor, salió para Centro América en la goleta *Mercedes* y la política se abre un intervalo de vergüenza, sin interés para la historia, en el que se interrumpe el desarrollo lógico de ideales nacionales de bienestar común, para convertir la nueva entidad internacional en un aquelarre grotesco, en una jaula de locos ocupados en derrochar las energías públicas en provecho de personalidades justiciables, que impórtan poco á la Historia de la marina.

Confederación y restauración

El periodo comprendido entre 1829 y 1835 apenas consigna hechos que pueden llamarse domésticos, por cuanto no afectan las relaciones internacionales del Perú. Sólo en el último de los años citados aparece un factor extraño, Santa Cruz, director de la administración de Bolivia é iniciador de la Confederación Perú Boliviana. Esto abre un período difícil de calificar: no es conflicto internacional bien definido, ni tampoco exclusivamente guerra civil.

El general Salaverry, presidiendo una protesta nacional contra intervención extrangera, sale de Lima al Sur y avanza sobre Arequipa, accediendo á irresistible obsesión cívica y su acción militar ocasio-

na la de los buques militares, cuyos detalles existen en su mayor parte bajo custodia particular. Esa acción es sin embargo de trasporte, principalmente, pero sin que falten actos de guerra, como el asedio de Arica, puerto que defendían las tropas bolivianas de Anglada, y que bizarramente atacó el bergantín *Congreso*, al mando del capitán de fragata Manuel Sauri y en cuya plana mayor se contaban los tenientes Francisco Carrasco y José M. Silva Rodríguez.

Principia entonces á notarse con satisfacción que aumentaba el número de jefes y oficiales de marina, nacidos en el Perú, y este hecho podía servir de compensación al mezquino material de la armada.
El teniente José Rosendo Carreño, manda la corbeta *Limeña* hasta que lo reemplaza el eapitán de corbeta Manuel Egaña y toma entonces el mando de la corbeta *Libertad*, que luego entrega á Ascárate.

El teniente Tomás Ríos manda la vieja fragata *Monteagudo*, en la que, con otros buques nacionales, llevó á Ocoña y Quilca las tropas con que Salaverry fué á cerrar en Arequipa el paso al invasor Santa Cruz. Fué un marino muy popular, nacido, lo mismo que Boterín, en Bellavista, antes distrito y hoy barrio del Callao. Ríos había hecho sus primeras armas en la improvisada marina de Colombia, en la que alcanzó la plaza de alferez de fragata, manifestándose siempre al corriente en las cosas de su profesión y campechano en su trato.

En 1828 había ingresado al servicio naval de su país, y queda consignada su actuación como jefe de la guarda-costa *Arequipa*, luego en la goleta *Arequipeña*, y desde junio de 1829 como comandante de la corbeta *Pichincha*. Cuando en 1832 se alzaron la corbeta *Libertad* que mandaba Postigo y el bergantín *Progreso*, y se fueron de Islay á Cobija, Ríos fué con Boterín en el bergantín *Arequipeña* en busca de esos buques, los capturaron, y en el viaje de regreso condujo el primero de ellos.

Mandaba la goleta *Peruviana* el capitán de fragata José M. Salcedo, quien, aunque nacido en Chile, hizo su carrera profesional en el Perú, á cuya marina dedicó todas sus energías. Era guardia-marina desde 1821 y al nombrársele estuvo destinado á cursar en la escuela náutica que debió abrirse ese año, bajo la dirección del capitán de fragata Eduardo Carrasco; sirviendo por esa causa y con su clase, como ayudante del general director de la armada de Chile, Luis de la Cruz. Embarcado el año siguiente en la *Protector*, formó parte luego de la dotación de varios otros buques: *Limeña*, *Macedonia* y goleta *Arequipeña* de la que fué segundo. Ya en la clase de teniente segundo y en

ese buque hizo la campaña en Colombia. En junio de 1829 se le trasbordó como 2º. también, á la corbeta *Independencia*, adquirida en Chile para oponerla á la *Cundinamarca*.

En noviembre de 1830 obtuvo permiso para pasar á la escuela naval con el haber de su clase, proporcionándosele libros y útiles, hasta 1834, en que concluídos sus estudios, volvió á la armada, en la clase de capitán de corbeta y de la *Limeña*. De ahí se le pasó á la corbeta *Libertad*, para que dirigiese su carena. Luego obtuvo ascenso á capitán de fragata, y el mando de la *Peruviana*, en la que estuvo en Arica manteniendo el bloqueo. Allí tuvo ocasión de rechazar con dignidad sujestiones de Orbegoso, Anglade, Althaus y Miller. Colocado en el curso de los sucesos como jefe de los buques nacionales en Islay, desembarcó parte de las guarniciones al intento de salvar á los derrotados de Socabaya y perdida toda esperanza al respecto, abandonó ese puerto con la fragata *La Mar* y demás trasportes, que fué á entregar á Huanchaco.

Después de la capitulación de la escuadra y en tránsito para Valparaíso, se pretendió extraerlo del buque que lo llevaba, por haber ofrecido Orbegoso cuatro mil pesos por su cabeza, pero el capitán del buque supo evitarlo.

No es lícito silenciar una circunstancia en los antecedentes de este distinguido marino, de quien se ha de tratar más adelante. En 1836 encontrándose emigrado en Chile, el gobierno de esa república, que preparaba la sorpresa realizada por Garrido en el Callao, lo solicitó para que mandara el bergantín *Aquiles*. Salcedo rehusó servir contra su patria adoptiva, prefiriendo hacerlo en buques mercantes, en los que el trabajo es más recio y menos retribuído. En aquella ocasión y al mando de la fragata *Alerta*, navegó para Australia.

El comandante Panizo tomó parte en las operaciones navales de 1835, como capitán de corbeta y de la goleta *Convención*, cuyo mando retuvo hasta que de orden superior *devolvió este buque á su dueño*. Era guardia marina desde 1821. Hizo las campañas de Intermedios y la de Colombia, como queda narrado, sirviendo después de esa fecha en las goletas *Sacramento*, *Libertad*, *Guayaquileña* y *Peruviana*, así como en los bergantínes *Congreso* y *Belcarce*.

Otro de nuestros marinos distinguidos que se hizo conocer por esa época, fué el alferez de fragata Diego Haza. Había navegado bastante como piloto y capitán en viajes de travesía y en 1835 se embarcó en el *Arequipeño*, que dejó para armar en guerra en el Callao la goleta *Isabel* y el bergantín *Flor del mar*, operación en la que lo sorprenden y

atacan fuerzas sutiles, destacadas de Chorrillos, á órdenes del capitán de corbeta Jorje French. El combate se mantiene dos horas, hasta que los agresores vuelven á Chorrillos. Estos dos buques salieron luego para el norte á órdenes del capitán de navío Manuel Loro, quien retenía el mando del *Tres Amigos*. Haza salió al mando de la *Isabel* y el crucero se continuó hasta después de Socabaya, en que se entregaron esos buques en Huanchaco.

La nota más saltante de esa campaña le cupo al bergantín *Arequipeño*, de unas trescientas toneladas, armado con doce cañones de a ocho y una coliza de 32, alteroso pero diligente y bien reforzado. Lo mandaba el capitán de corbeta Ignacio Mariátegui, ingresado al servicio en 1826 como profesor de la escuela naval. Un año después, en la clase de teniente 2º. condujo á Buenaventura, de orden superior, en el bergantín ingles *Robert Bucker*, 33 jefes y oficiales y vuelve á la escuela, de la que sale en 1829 á mandar la fragata *Monteagudo*, en la que hizo la llamada campaña de Colombia, con la clase de teniente 1º, obteniendo en 1834 la clase de capitán de corbeta, y el mando de la goleta *Convención*. Por motivo de queja del cónsul inglés fué sometido á juicio y enviado á Arequipa, á disposición de Orbegoso. Salaverry lo encontró en esa ciudad, encomendándole el mando del bergantín mencionado, que como se dice antes debía dar la nota culminante en los hechos de esa campaña marítima. Figuraban en la plana mayor del *Arequipeño* el teniente 1º José Haza, segundo del buque, que ya en 1829 era guardia marina en la goleta *Arequipeña*; el teniente 2º José María Silva Rodriguez, oficial pundonoroso salido de la escuela naval en 1830, año en que se embarcó como guardiamarina en la corbeta *Libertad*, de cuya dotación hizo parte hasta febrero de 1834, en que puesta esa corbeta en carena, pasó al *Arequipeño*. Salaverry lo hizo alferez al año siguiente y en seguida teniente 2º por la entereza de su conducta en Arica al recoger un calabrote de sesenta brazas, bajo el fuego incesante de los bolivianos; el alferez Balarezo, el piloto Vieyra, el médico doctor Flores, el capitán Najarro y otros cuyos nombres aparecen en narraciones de más completa información.

La madrugada de febrero 7 de 1836 el *Arequipeño* navegaba al norte con ventolina muy floja, á siete millas de Pabellón de Pica. Cerca del amanecer se dibujó entre la media luz crepuscular la silueta de una nave cuyas líneas se marcaban con más precisión á medida que la noche concluía. No tardó mucho en reconocerse en ella la *Yanacocha*, cuyas señales características eran los maderos que salían oblícuos sobre las bordas formando los pescantes, en los que colgaban

las chalupas balleneras. Al reconocerse se embistieron, empeñándose acto continuo un combate en el que se desplegó mayor encarnizamiento que el justificado por la condición casi connacional de las naves.

La *Yanacocha* era una ballenera recién adquirida por el general Santa Cruz en Valparaíso y armada ahí mismo con ocho piezas de á cuatro y una coliza de 18. Era una ballenera de 180 toneladas de registro, rasa, manuable, de bonito galibo y bastante pie. Se le había dotado de 120 hombres escogidos por el capitán Freeman, á cuyo mando se puso. Enrique Freeman perteneció á la armada de Chile y luego á la del Perú, en la que ya el año 1823 mandaba la corbeta *Limeña* con la clase de teniente primero. Con intermitencias marcadas había continuado en la armada y, hasta poco antes, en la clase de capitán de fragata, mandaba justamente el *Arequipeño*, en cuyo mando no lo sostuvo Salaverry por las amargas quejas que su excesiva severidad en el servicio arrancaba á sus oficiales. Se le reconocía valor y competencia profesional, realzada por la experiencia. Lo acompañaba como segundo el teniente 1º Domingo Valle Riestra, poco antes agregado á la legación del Perú en Chile y dedicado á la marina desde que formó parte de la dotación de la *Presidente*, en la campaña de Colombia, á órdenes de su relacionado, el vicealmirante Guise. Había servido muy joven en la marina española, de la cual se separó para servir á la de su patria.

El combate se mantuvo algún tiempo con alternativas causadas por los cambios de la brisa: la goleta se esforzaba por abordar al bergantín, supliendo la falta de viento con sus remos; el bergantín procuraba mantener su barlovento, aprovechando su mayor número de piezas y el dominio de la cubierta enemiga, por ser de mayor puntal, para el fuego de fusilería. Mariátegui hizo cargar la coliza, al mando de Silva Rodriguez, con un chicote de cadena y dejando acercarse á la goleta hasta que el disparo fuera certero, ordenó hacer fuego. Como consecuencia la *Yanacocha* resultó desarbolada y durante el intervalo de confusión que produjo la caída de mástiles y consiguiente haz de jarcia y de maderos; el equipaje fué diezmado impunemente desde la cubierta del bergantín, cuyo puntal, como se dice antes, era mucho mayor. Cupo á Silva Rodriguez en seguida abordar y tomar posesión de la presa, de la que Mariátegui lo nombró conductor, haciendo mención especial de su conducta en el parte de esa acción de armas.

Freeman y parte de su gente sucumbieron. Mariátegui al llegar á Islay conoció el desastre de Socabaya y siguió al Callao, en donde, hecha la entrega del buque, se trasladó á otro de guerra neu-

tral, que lo llevó á Guayaquil, en cuyo puerto ejerció muchos años el cargo de oficial de academia.

Fusilado Salaverry, Gamarra vencido, Orbegoso subordinado, Santa Cruz presidiendo el gobierno de Lima como jefe de la confederación Perú-boliviana; se puso la escuadra en desarme, como lo estaba el castillo de la Independencia, cuya artillería de bronce había vendido el general Salaverry para habilitar su expedición al sur.

***

En el curso de 1836, julio 7, salió del Callao la fragata *Monteagudo*, fletada por personaje político de Chile. En esa época los buques de guerra hacían operaciones de tráfico mercantil. El aludido estaba despachado para Centro América, montaba 12 c y se le puso dotación completa. Al salir del Callao hizo rumbo al noroeste, siguiendo próximamente la dirección de la costa; pero después de hacer unas ochenta millas en esa dirección, volvió la proa al sur, en demanda de Juan Fernández, para rescatar los presos políticos que había en esa isla y seguir á Chiloé, en apoyo de los ejercicios revolucionarios del general Freyre contra el gobierno constitucional de Prieto, según se dedujo del respectivo sumario. Dos individuos del equipaje revolucionaron el buque á la vista de aquella isla, aprovechando la enfermedad del coronel Puga, á cuyo cargo iba la expedición y siguieron con él hasta Valparaíso, en donde fué entregado á las autoridades, que lo decomisaron, agregándolo á la marina de Chile.

La *Monteagudo* hacía viajes interoceánicos hasta 1751, con los nombres de *Milagro* y *Las Caldas*. En ese año se le condenó como inhábil para voltear el cabo de Hornos y se quedó navegando en el Pacífico, dedicada al comercio. Hecha buena presa como buque español, se la puso al servicio militar del Perú desde 1822.

Chile aprovechó la oportunidad ofrecida á sus propósitos políticos y envió á Garrido, y á órdenes suyas á las naves bergantín *Aquiles* y goleta *Gualcolda*, que penetraron á la bahía del Callao la noche del 31 de agosto de 1836 y se apoderaron de la barca *Santa Cruz*, bergantín *Arequipeño* y goleta *Peruviana* ahí fondeadas, en desarme, y por consiguiente desprovistas de todo elemento de defensa.

La corbeta *Libertad* había salido para Guayaquil conduciendo expatriados á muchos de los jefes opuestos á la confederación, vencidos en Socabaya, y en Payta estaban el bergantín *Congreso* y la goleta *Yanacocha*. Mientras en Lima el doctor Mariano Egaña entretenía gestión diplomática, la escuadra de Chile, reforzada con las naves sorprendidas, buscaba al andar de la costa los otros buques perua-

nos, que según sus noticias estaban en Payta, aunque en verdad se habían trasladado de ese puerto al de Guayaquil.

Los buques chilenos llegaron á Puná y desde esta isla intimaron rendición á nuestros buques fondeados en aquel puerto, á órdenes del general Nieto; pero éstos lograron burlar la vigilancia del enemigo y hacerse á la mar.

Al saberlo los chilenos volvieron al sur, no sin haber hecho antes un desembarque inútil en Tumbes, en donde causaron grandes daños.

La corbeta *Libertad* salía al mando del alferez de navío, ecuatoriano de nacimiento, Gervasio Santillán, embarcado en 1829 para tomar parte en la campaña de Colombia primero y luego en la de Cobija, en 1831, habiendo navegado en el bergantín *Progreso*, goleta *Peruviana* y en esta misma corbeta, que llevaba como piloto al holandés Leoncio Señoret. Este, durante su guardia, de acuerdo con un Manuel Uraga y aprovechando el sueño del jefe y oficiales, revolucionaron el buque y fueron á entregarlo á Valparaíso. Al paso se acercaron á Payta y desprendieron un bote en el que echaban á tierra á Santillán y sus oficiales, quienes pudieron avisar en ese puerto que les habían quitado el buque....

El merodeo de buques chilenos hasta Puná inspiró el envío de expediciones semejantes al sur, y en consecuencia, al comenzar el año siguiente, enero 837, se encomendó una á la fragata *Confederación*, cuyo capitán era el de fragata Jorge French, que tenía como su segundo al teniente J. R. Carreño, y al bergantín *Congreso*, al mando del capitán de corbeta Domingo Valle Riestra, trasbordado al efecto de la goleta *Yanacocha*, cuyo mando tuvo desde que Mariátegui la entregó en el Callao. Segundo de Valle Riestra era el teniente 2º Ramón Ascárate, en servicio desde 1829. El bergantín apresó en San Antonio, cerca de Valparaíso, á la barca *Fletes* y á la goleta *Felix Inteligente*, sembrando la alarma en la costa chilena.

Los referidos cruceros eran solo el preliminar marítimo de que Chile ha precedido siempre sus ya trilladas incursiones al Perú y de las que no hizo excepción en ésta, encomendada al vicealmirante Blanco Encalada, que se hizo á la vela en Valparaíso, el 16 de setiembre de 1837.

El general inició su campaña bajo malos auspicios, perdiendo uno de sus trasportes en el momento preciso de fondear en el puerto de destino. En ese mismo momento un práctico, poco al corriente, aconsejó adoptar para el desembarque la caleta de Aranta, que decía ser más apropiada que Quilca, y se sigue el consejo. La fragata trasporte *Carmen*, al tomar ese puerto se fué sobre la costa, destrozándose; salvando por desgracia de igual riesgo la corbeta *Libertad*, entonces chilena y otra fragata trasporte, *Colcura*. En la *Carmen* se perdió

gran cantidad de vestuario, armas, calzado para la tropa y herraduras, cuya falta no podía desatenderse. Traía también este buque cuadros de la columna peruana, 420 hombres, caballos y equipo excedente, adquirido por el general La Fuente para levantar más tropas.

De este paseo militar, encomendado á Blanco Encalada, sólo resultó el tratado de Paucarpata, cuyo artículo 3º estipula la devolución de la *Santa Cruz*, el *Arequipeño* y goleta *Peruviana*, que, según el artículo anterior de ese tratado, se capturaron sin autorización del gobierno de Chile, que no se los había apropiado en calidad de presa, sino que los retenía en depósito, para restituirlos en su oportunidad.

Ese tratado, fruto de una situación difícil de los expedicionarios, duró lo que ésta: el gobierno de Chile lo repudió desde que pudo hacerlo sin peligro de su ejército, porque la mente que informó su envío y preocupaba en esa nación era el peligro que ella presuponía en la realización del hecho de que Bolivia y el Perú reunificados, como antes de que los separara una ambición extraña, constituyeran una potencia vecina, de preponderancia arrolladora. Chile repudió el tratado contando en sus filas muchos peruanos á quienes alarmaba más el engrandecimiento eventual de Santa Cruz, que la prosecución de una política internacional que todavía no está ámpliamente juzgada.

***

Informado Santa Cruz del procedimiento del gobierno de Chile, aprovechó la oportunidad que se le ofrecía é hizo capturar una de las naves extraídas del Callao: la goleta *Peruviana*. Al firmarse el tratado de Paucarpata cruzaba esa goleta por la costa norte del Perú, hostilizándola, y mantuvo esas hostilidades después de firmado aquel tratado. En su crucero hubo de escasearle la aguada y para reponerla entró á la caleta de Santa, destacando un bote custodiado por 14 soldados. Bote y soldados cayeron en poder de las milicias de tierra. El comandante, Tomás Rueda, dejó ese puerto y vino con la goleta á Pisco, diciembre 21, en donde las autoridades le hicieron conocer que la paz se había restablecido, dándole agua y víveres para que pudiese llegar al Callao en donde encontraría cuanto necesitara.

Una vez en este puerto, diciembre 20, se la puso bajo la vigilancia de la fragata *Confederación*. Rueda se proveyó sigilosamente de los víveres y agua que le hacían falta é intentó dejar el puerto, del que salía ya cuando la fragata que custodiaba á la goleta salió tras esta, y después de algunos disparos la obligó á rendirse. (Enero 3|838.)

Hay en las breves informaciones auténticas relativas á esta época una confusión tan desesperante en los nombres de naves y actuación de su personal, que precisa sacrificar muchos hechos por la falta de algún detalle que impide presentarlos completos. Así, la *Prueba* ha sido después *Protector* y *Presidente*; el bergantín *Congreso*, *Fundador*; la corbeta *Libertad*, *Restauradora* y como estos muchas más, lo mismo que el personal que aparece con frecuencia, en esa época, al servicio de distintas banderas. Algunos barcos asoman y se pierden sin dejar más que ligeras huellas. Uno de los buques á órdenes de Guise, en Guayaquil, fué la corbeta *Huachana*. En los pocos papeles que restan en oficinas públicas se ve que en diciembre 18 de 1824, el vicealmirante, al ancla en Guayaquil, nombra al capitán de fragata Andrés Roberthon comandante de la corbeta *Huachana*, en reemplazo del capitán de corbeta Jorge Young, que reemplazó al primero en la *Protector*; y de esa corbeta no se sabe expresamente más adelante nada. Cosa distinta será cuando los archivos del ramo se organicen, completándolos con los documentos de archivos privados. Entre esa misma flota, que tuvo Guise en Guayaquil, hubo un bergantín *Rápido*, que no se menciona después.

Villar en 837, después de desembarcado del *Progreso* pasa al bergantín *Flor del mar* y de este buque á la corbeta *Socabaya*, que puede ser la *Huachana* con nombre nuevo, así como el bergantín *Rápido*, otro de los buques que tenía Guise en Guayaquil, y al que aludimos antes, puede haber sido el *Arequipeño*, que emerje sin antecedentes al silenciarse el nombre de la goleta *Arequipeña*. Estas y otras muchas lagunas que resultan en la narración del desenvolvimiento marítimo de esa época, desaparecerán sin duda cuando se ordene el archivo respectivo, completando sus deficiencias con la documentación hoy desparramada en los archivos privados, de personas relacionadas con los que figuraron como actores en dicho desenvolvimiento. El actual gobierno ha iniciado esta obra por medio del Instituto Histórico.

* * *

En los últimos días de diciembre de 1837 salió de Valparaíso una flota con rumbo al norte. Debía notificar al gobierno confederado el desahucio del tratado de Paucarpata y apropiarse, si la ocasión se presentaba, de alguno de los barquitos que todavía navegaban con bandera peruana. Esos barquitos estaban desprevenidos y diseminados y acaso hubieran principiado capturando tres que estaban por el sur, si uno de ellos, el bergantín *Junín*, en viaje de Islay á Cobija, no hubiera adquirido en el trayecto informaciones relativamente á los aprestos y proyectos de la flota chilena, los que decidieron á su

comandante á regresar á Islay, para informar á Panizo, jefe de la flota, de lo que ocurría. Este jefe con la corbeta *Socabaya* y el bergantín *Fundador*, extremó su vigilancia para evitar cualquiera agresión sorpresiva.

Componían la flota chilena los bergantines *Aquiles* capitán Simpson, jefe de la flota, y *Arequipeño* capitán Señoret; las corbetas *Valparaíso* capitán Dias, *Libertad* capitán Bynon y la fragata *Monteagudo* capitán Martines. Cinco unidades, tres de ellas pertenecientes al Perú hasta la víspera.

Simpson había destacado á la corbeta *Libertad* como avanzada, mientras que con los otros buques la seguía, gobernando todos sobre Islay, y aquella fué por lo mismo la avistada primero por la flotilla de Panizo, que acto continuo salió á su encuentro. Pronto estrecharon la distancia las naves en rumbo opuesto y en mar abierta se trabó un combate bastante vivo, en el que la corbeta *Libertad* hubiera indudablemente sucumbido, á no presentarse en el horizonte el *Aquiles*, seguido de cerca por la corbeta *Valparaíso*, que á todo trapo venían en su apoyo. Los otros dos barcos chilenos se destacaron á su vez en el horizonte y entonces Panizo, desesperando de salvar al *Junín* si se batían todos en retirada, le ordenó seguir sólo sobre Islay y con el *Fundador* y la *Socabaya* simuló un ataque decisivo contra toda la flotilla enemiga.

La esforzada maniobra correspondió al propósito que la informaba y mientras se desarrolló y el *Junín* se puso en salvo, las sombras de la noche permitieron á Panizo entretener impunemente á la flotilla enemiga hasta que creyó llegado el momento de abandonar á su vez el campo. Los enemigos mismos tuvieron calurosos aplausos para la valiente y diestra táctica del marino peruano.

La flota chilena siguió viaje al Callao, fondeando en San Lorenzo en enero 17, llegando justamente un día después de haber dejado el puerto la fragata *Confederación*, al mando del capitán de fragata French, que llevaba á Arica al general Ballivián, con su familia y algunos jefes y oficiales.

Simpson destacó en su persecución á la corbeta *Libertad*, que le dió alcance é intimó rendición, cambiándose pocos disparos. El general temía sin duda el daño que podía sufrir su familia é hizo notar que navegaba bajo la seguridad garantizada por el tratado de Paucarpata; pero Bynon se limitó á declararlo prisionero de guerra.

Temeroso Simpson de que la flotilla de Panizo, después de eludida la de su mando, hubiera avanzado á la costa chilena, que podía suponer desguarnecida; hace salir para Talcahuano parte de las naves á sus órdenes, *Confederación*, *Monteagudo* y *Arequipeño* y dos días

después salió él mismo con las otras directamente sobre Valparaíso, en cuyo puerto largó anclas el inmediato 13 de febrero.

El temor de Simpson resultó infundado: la flotilla de Panizo no se había movido de Islay y ahí permaneció todavía un mes hasta dejarlo para dirigirse al Callao en abril.

Santa Cruz decretó en agosto un bloqueo de papel de las costas chilenas, á lo que respondió el gabinete de Santiago ordenando el bloqueo efectivo del Callao, Ancón y Chorrillos.

En abril habían salido de Valparaíso los siguientes buques, al mando del capitán de navío en el Perú, Carlos García del Postigo: *Libertad*, comandante en jefe de la escuadra, Postigo: *Valparaíso* capitán Dias, *Aquiles* capitán Bynon, *Arequipeño* capitán Hanson, *Colocolo* capitán Leoncio Señoret. Otra división naval, al mando de Simpson, custodiaría el ejército incursionista, que debía llamarse Restaurador.

La Confederación tenía en el Callao los bergantines *Fundador* y *Junín*, la corbeta *Socabaya* y la goleta *Yanacocha*.

La flotilla chilena hizo escala en Pisco, abril 29, y de ahí siguió al Callao, en donde estableció el bloqueo acordado, fondeados los buques en la isla San Lorenzo. En junio hizo esa flotilla una reseña en Huacho, adonde fué con el objeto de renovar su aguada, desembarcando al efecto después de haber dispersado la corta guarnición que había en ese puerto, matando á su jefe el mayor Flores y otros más, victimación innecesaria por no estar el puerto prevenido para resistir ningún ataque militar.

Mientras la flotilla de Postigo se mantenía en San Lorenzo, en los primeros días de julio (el 5) salía de Valparaíso, en 26 trasportes custodiados por las fragatas *Monteagudo*, *Santa Cruz* y goleta *Janequeo*, las dos primeras ex-peruanas y fuertes las tres de 79 c, la nueva incursión Restauradora, encomendada al general Bulnes. Ese abultado convoy se reunió sobre punta Azua, para esperar ahí el regreso de la goleta *Janequeo*, destacada con la orden á Postigo de replegarse con su flotilla al islote Hormigas de Afuera, en el cual debía esperar el arribo de la expedición.

Postigo observó esa orden del general en jefe chileno, fundándose, de acuerdo con una junta de jefes reunida al efecto, en que si abandonaba entonces el bloqueo del Callao, se escaparían la corbeta *Socabaya* y el bergantín *Fundador*, que estaban dentro de dicho puerto. Bulnes había llegado intertanto á las Hormigas, en donde tuvo la noticia de haberse rebelado el norte del Perú contra la Confederación, subordinándose Orbegoso á esa evolución. (Agosto 3).

Al reunirse Bynon con Simpson en Barranca, recibió orden de regresar con el *Aquiles*, *Santa Cruz* y las dos goletas al Callao en protección de la *Valparaíso*, pues se había producido alarma en el cuartel general chileno. La flotilla confederada pudo aprovechar esa dispersión de barcos para atacarlos en detall y capturarlos ó hundirlos; pero careció de información oportuna, pues al llegar la *Valparaíso* había abandonado el puerto, dirigiéndose al norte, lejos de tierra. Simpson después de destacar á Bynon sobre el Callao, siguió al norte con las otras naves, dejando en Supe solamente al *Arequipeño*, á órdenes del general Vidal.

Remontando de Supe al sur, Bynon tuvo oportunidad de ponerse al habla con un buque alemán, el cual le informó de que la escuadrilla confederada había dejado el puerto del Callao, causandole irresolución el conflicto que para alcanzar el mayor acierto se producía entre el cumplimiento extricto de las instrucciones que había recibido y el conocimiento de una circunstancia que modificaba en lo sustancial la mente de esas instrucciones. Como era lo más urgente reunir las unidades navales dispersas, siguió á su destino, enviando á Simpson aviso de la novedad por medio de una embarcación menor.

La noticia de haber salido Bynon para el sur y Simpson para el norte, fué comunicada á Lima por tierra, despachándose en el acto á la flotilla confederada, que sin duda se abrió de la costa para evitar cruzarse con la de aquel, cuyo viaje de bolina exigía á lo menos triple tiempo del que empleó su adversario en ir del Callao á Supe.

La caleta Supe no permite dominar sino la parte norte del horizonte, de manera que al ser avistado un buque procedente del sur, se encuentra en la cuerda del arco que forma la caleta y hace su única salida.

Al general Vidal se le remitieron los informes de Bynon y ordenó salir al *Arequipeño* para Samanco á reunirse con el resto de la escuadra chilena; pero en el momento de levar el ancla, se presentaron delante de la caleta los barcos de la confederación. No había campo para maniobrar, ni podía exigirse de un buque sólo la fuerza que no alcanzaron á oponer los tres de Bynon á esa misma flotilla enfrente de la isla San Lorenzo.

Blanchet fué con sus naves sobre el bergantín, sin dejarle tiempo á los tripulantes para otra cosa que salvarse en botes. El *Arequipeño*, tan fácilmente apresado, pasó á engrosar la flotilla confederada. Su resistencia no hubiera producido más que un sacrificio inútil de vidas, que no estaba justificado en esa desorientación del civismo honorable, para el que no era fácil distinguir las filas del

patriotismo peruano, que era la nacionalidad del comandante del bergantín, Francisco Carrasco, quien optó por abandonar el buque.

Preocupados los jefes chilenos del daño que pudiera hacer á su comercio marítimo y puertos desguarnecidos la escuadrilla confederada, caso de haberse dirigido á la costa de Chile, destacaron á Bynon con el *Aquiles*, la *Janequeo* y la *Colocolo*. Esta flotilla prolongó la costa hasta Talcahuano, sin encontrar buques enemigos.

La flotilla confederada había vuelto al Callao con su presa, para repararla y tripularla, flotilla al parecer destinada á permanecer mucho tiempo en el fondeadero.

En viaje de Supe al Callao dicha flotilla hizo dos presas más: la barca *Saldivar*, que incendiaron después de extraerle cuanto contenía de útil, y la goleta *San Antonio*, á la que trasbordaron los prisioneros para que fueran en ella al Callao.

El comandante Simpson se desprendió de la flota chilena surta en Santa, á órdenes de García Postigo, para ir á Casma con tres naves: *Confederación*, *Santa Cruz* y *Valparaíso*, con el trasporte fragata *Isabel*, en la que debía embarcarse leña para el consumo de la escuadra. Habían desembarcado la guarnición y apostado vigías en el cerro Calvario.

El 12 de enero de 1839, á las 3 h. p. m., se avistaron desde dicho cerro Calvario varias velas en el horizonte y comunicada la noticia al puerto se aprestaron las naves chilenas para afrontar posibles asedios, suspendiéndose el embarque de leña y tomando en el fondeadero situaciones estratégicas: la *Confederación* más afuera y formando triángulo los buques aproados al viento sur reinante, al este de aquella las corbetas *Valparaíso* y *Santa Cruz*. Entre estas últimas, que hacían la base del triángulo, la barca trasporte *Isabel*, en la que se estaba embarcando la leña destinada al consumo de la escuadra.

No eran todavía las cinco de la tarde cuando el *Arequipeño* se destacó de la punta sur de la caleta, con todas sus velas cazadas, penetrando resueltamente en ella hasta reconocer detenidamente á los buques ahí fondeados. Rendida su bordada casi sobre el radio de fuego, que con la artillería de esa época resultaba bien corto, el bergantín viró, aparejando sobre su amura de babor, para ir al encuentro de las naves que lo seguían antes, y trasmitidas las informaciones ú órdenes del caso, penetró toda la flotilla en el fondo de la estrecha herradura que hace la bahía de Casma, embistiendo á los barcos chilenos con empuje arrollador. Omitiendo alardes, pero resueltamente, sin vacilación ninguna, los agresores avanzaron hasta ponerse á tiro de fusil del enemigo.

vido, queda la constancia de que estos contaban con embarcaciones aparentes sólo para familiarizarse en ellas con las prácticas navales.

Los hechos de estos buques apenas salen del servicio rutinario. En 1841 operaron sobre Cobija, puerto de Bolivia, que carecía de naves. Fué una campaña que duró casi dos años, sin más tarea que la de bloqueo. En 842 la *Limeña* y la *Yungay* hicieron reseña bélica en Payta oponiéndose una y otra apoyando á Torrico; pero si hubieran de anotarse esa clase de hechos, ellos impondrían material para muchos volúmenes, inconducentes al crédito nacional.

La primera vez que se encuentra en libros el nombre del bergantín *Gamarra* es en 847. Lo manda el capitán de fragata Silva Rodriguez en aguas territoriales de Bolivia, en donde permanece diez meses por efecto de interdicción con esa república. A ese servicio se llamó campaña de Bolivia. En esa campaña este bergantín sirvió de capitana, pues en su mastil flameaba la insignia de comandante de escuadra, que lo era el capitán de navío Francisco Forcelledo.

Mandado por el capitán de corbeta Silva Rodriguez y teniendo como subjefe al teniente 2º T. Ríos, fué este bergantín en 1849 á San Francisco de California, con motivo de la riqueza aurífera ahí descubierta por entonces. Muchos peruanos se habían precipitado en busca del precioso metal y el gobierno del Perú creyó necesario enviar ese buque para protegerlos. En los diez meses que el *Gamarra* estuvo en San Francisco se distinguió la tripulación por su disciplina y el comandante pudo conservar tres de los buques que sus dotaciones abandonaban ansiosas de oro y ayudarlos á salir de ese futuro emporio de grandeza, en donde nadie atendía á otra cosa que á buscarlo de cualquier manera.

Por lo demás y es necesario decirlo para fijar la atención en la importancia de los detalles, entre esos marinos severos que lo tamizaban y corregían todo, ocurrían hechos gráficos, repetidos en años mucho más próximos al que corre.

En octubre de 1850 el *Gamarra* estaba en viaje del sur, y su jefe, comandante R. Valle Riestra, dá cuenta al superior de que el viaje desde el Callao ha demorado por causa de las calmas que encontró en la remontada, lo que le impidió visitar las guaneras y que Ballivián había sido apresado en Corregidor, distrito de la Argentina y al concluir la nota informativa dice que—al entrar en Cobija mandó cargar la artillería, encontrando que las balas no entraban en el ánima de las piezas por ser de distinto diámetro aquellas y éstas y que no era posible hacer tiros por elevación en razón de la debilidad de los montajes. Eran detalles destinados á revelar lo que importa instalar debi-

damente cada servicio, para que al ejercitarlo corresponda á los sacrificios que impone su creación y conservación.

En el *Gamarra* el comandante Valle Riestra (R) fué á establecer en la isla alta ó del norte de las Chinchas el carguío de guano. El primer buque que cargó en ella fué la fragata inglesa *James Armstrong*, que llegó en julio 27 de 1852. La gente traída á la isla se guarecía en carpas arregladas con velas viejas, entre estas una gavia del *Gamarra*.

Estaba en la isla también el *Rimac*, llegado en 1848.

El *Gamarra* había estado además en Lobos, para prevenir la extracción de guano por buques americanos, á los que debería apoyar un buque de guerra de esa nación, encontrando efectivamente á la fragata americana *Manlius*, fondeada ahí con procedencia de Acapulco, en lastre, por cuenta de sus armadores de Boston, al que seguirían otros buques: apoyando á todos la corbeta de guerra *Rasitan*; proyecto que, afortunadamente para el país, repudió el gobierno de EE. UU. del norte.

En 1853 operó otra vez sobre Bolivia el comandante R. Valle Riestra, en el *Gamarra*, y de ahí pasó al *Rimac*.

Desde muchos años atrás se pensaba en crear escuadra en armonía con los adelantos hechos en la locomoción naval, pero los hombres de estado no podían destinar á la organización de servicios permanentes sino el tiempo que dejaban los afanes de quienes se arrebataban el poder, sin acreditar más que su deseo de alcanzarlo. Sin embargo en 1846 hubo un intermedio de quietud en la dramática locura política y se pensó en la construcción de un vapor de guerra. Al efecto se comisionó en enero de ese año al capitán de fragata Ignacio Mariátegui para procurar la construcción de uno en Inglaterra, llevando como auxiliares al teniente J. R. Carreño y al guardia mari-



Vapor de guerra *Rimac*, (Museo Histórico).

na Manuel Palacios. Mariátegui había permanecido en el Ecuador como maestro de academia, hasta julio de 1845, en que volvió al servicio con su clase de capitán de fragata. Palacios era guardia marina embarcado desde 1845; el teniente Carreño servía desde 1829.

La comisión no obtuvo informaciones á satisfacción del gobierno peruano, el que dispuso el regreso de Mariátegui, encomendando al capitán de fragata Domingo Valle Riestra otra comisión que intentara la construcción del deseado vapor en Nueva York, en donde construyó el *Rimac*, armado de cuatro c. á las bandas y dos colizas, una en cada extremo. Salieron con ese jefe los tenientes J. M. Carreño, Ramón Valle Riestra y Juan P. Saavedra, el alferez José M. García y los guardias marinas Francisco Sanz, M. Palacios, que pasó de Londres á Nueva York, Joaquín Miró Quesada, Benjamín Mariátegui y F. Elmore.

Ese buque vino por el Estrecho y el *Guise*, á órdenes del capitán de fragata Silva Rodriguez, fué á recibirlo en Talcahuano, llevándole soldados para su guarnición.

El *Rimac* fondeó en el Callao el 27 de julio de 1848 y prestó buenos servicios en los seis años que estuvo en actividad. Su adquisición estimuló el deseo de formar escuadra, que era vehemente en el presidente general Castilla, en lo cual lo ayudaba con eficacia el ministro de guerra general Echenique.

En consecuencia se comisionó al mismo capitán D. Valle Riestra para construir en Inglaterra la *Amazonas*, buque mixto á hélice, con aparejo de fragata. Se construyó en el puerto de Londres, astillero de Wigram, desplazaba 1320 toneladas y estaba artillada con 26 c de 32, 6 de 64 en el combes y una coliza de 120. Puesta la quilla en 1850 estuvo concluída á mediados del 52 y llegó al Callao á principios de 1853. Hizo el viaje como 1er. jefe el capitán de navío R. Valle Riestra, 2º jefe el capitán de corbeta Diego Haza y como oficiales los tenientes 1os. Francisco Sanz, Pedro Haza: 2os. Amaro G. Tizón, Federico Alzamora; alfereces Fed. Iladoy, y Mariano Adrian Vargas; guardias marinas Hercilio Cabieses, Alejandro Muñoz, Ruperto Alzamora, Emilio Diaz, Germán Astete, Guillermo Pareja y Javier Izcue, los que exceptuando el último, habían practicado la navegación en naves de la escuadra francesa.

La actividad de esos buques carecía de régimen técnico que hiciera evidente la utilidad del servicio naval y su importancia. Ocupan Cobija algunas de ellas en 1853, custodian otras las islas Lobos de Afuera, pero, por fortuna, si se amagaron nuestros depósitos de guano por buques de la Gran República, su gobierno desautorizó sus procedimientos.

No se limitó á las dos adquisiciones indicadas el gobierno peruano y en 1852 envió á Inglaterra una comisión naval presidida por el comandante Salcedo, capitán de navío desde el año anterior. Salcecedo había estado navegando en la marina mercante hasta 842 que aceptó el mando del bergantín *Constitución*, buque del que se desembarcó, por razones políticas, gobernando Vivanco. En 844 mandó la corbeta *Yungay* y cuatro años después la goleta *Libertad*, que dejó para ir á Europa.

Los buques cuya obra se encomendó á Salcedo fueron tres: fragata mixta *Apurimac*, á hélice, de 1660 toneladas y 44 c; cañonera *Loa*, hélice, 700 toneladas y 4 colizas, goleta de tres árboles; id *Tumbes*, hélice, 4 toneladas y dos colizas, aparejo como la anterior. A fines de 1854 estuvo nombrado para traer esas naves, construídas en Londres, astillero de Green, el contralmirante Francisco Forcelledo, cuya larga foja de servicios comienza como queda visto de guardia marina en la fragata *Macedonia*, 1822. El cambio violento de gobierno ocurrido el 6 de enero de 1855 dejó anulado ese nombramiento y Salcedo llegó al Callao, con los buques que había construído, el 12 de noviembre de este mismo año. Se había reservado el mando de la *Apurimac*, á la vez que el del convoy; el *Loa* vino al mando del primer piloto Tomás Rees y el *Tumbes* al del capitán de navío Diego de la Haza. Esta escuadrilla hizo su viaje por el Estrecho sin ninguna novedad. En Talcahuano, en donde debía hacer escala según sus instrucciones, encontró á la fragata *Amazonas*, que al mando del capitán de fragata José Elcorrobarrutia, había ido á ese puerto llevando las guarniciones de los buques que llegaban.

***

Mencionada en el acápite anterior la fecha de uno de nuestros lamentables trastornos políticos ó cambios violentos de gobierno y el mando de un buque en viaje de Europa por persona extraña al personal nato de nuestra marina, es del caso dar la lista de jefes y oficiales navales que en esa fecha quedaron en receso:

Contralmirante, comandante general de marina, Domingo Valle Riestra.

Mayor de ordenes capitán de navío, Francisco Carrasco.

Fragata *Amazonas:* comandante capitán de navío Ramón Valle Riestra; oficiales: teniente 1º J. Pardo de Zela; id. 2os., C. Carrillo, L. Galindo, P. Echandía; alfereces: Manuel Ferreyros, M. Proaño; guardiamarinas: Patricio Iriarte, G. Icaza, Enrique Grau, Ulises Delboy, M. Reyes.

Vapor *Noel*: Comadante capitán de navío José de la Haza; 2º capitán de corbeta Francisco Sanz; oficiales: teniente 1º Federico Iladoy; id. 2º M. Melgar; alfereces: P. León, Federico Sagasti, M. Pró; guardias marinas: N. Arrieta, F. Hernández, T. Oliva.

Vapor *Ucayali*: Comandante capitán de fragata Pedro de la Haza; 2º teniente 1º Alejandro Muñoz; id 2º: Gmo. Pareja; alfereces: Lizardo Montero, Enrique Espinar; guadia marinas: E. Távara, E. Pareja, José Román.

Bergantín *Gamarra*: Comandante capitán de fragata, Manuel Villar; 2º id. de corbeta, J. M. Faning; teniente 2º Ruperto Alzamora.

Bergantín *Guise*: Comandante capitán de corbeta, J. M. Manrique; tenientes 2os.: S. M. Palacio, Francisco Tudela; alfereces: Edo. Robinson, Nataniel Donaires: contador, R. Palma.

Vapor *Caupolicán*: Comandante teniente 1º José Becerra, alferez Federico Lara.

Vapor *Apurimac*: Comandante teniente 1º Raymundo Cárcamo, alferez Abel Raygada

Trasporte *Chiclayo*: Comandante teniente 2º Sanoni.

Pontón *Tironi*: Comandante alferez Antonio Valdivieso.

* * *

Se nota en la relación anterior la falta de dos unidades del material naval: la goleta *Rímac*, primer buque de guerra á vapor, y la fragata *Mercedes*, destinada á la práctica marinera de guardia marinas. Ambos buques naufragaron: el último, la fragata *Mercedes*, en Casma y nuestro primer vapor en punta Parada.

El naufragio de la fragata ocurrió á principios de 1854. La llevó al remolque el *Rimac* á Casma para embarcar tropas, y, con ellas abordo, salía de ese puerto con destino al Callao. Como de costumbre, en la tarde había refrescado la brisa y al franquear la cachola sur refrescó más. Faltó el remolque, las velas de la fragata estaban en sus pañoles y antes de que pudiera pasarse del *Rimac* otro calabrote, el viento echó la fragata contra las paredes verticales de Roca negra. De más de ochocientas personas que había abordo apenas unas cien lograron salvar. Fué una catástrofe cuya narración sería espeluznante y de la cual es preferible olvidar los detalles. La piedra recordará siempre á quienes la avisten el hecho luctuoso, y á la vez sevirá de pedestal al buen nombre del comandante de la *Mercedes*, Juan Noel, á cuyos esfuerzos y serenidad se debieron las vidas con-

servadas y que después de agotado en la faena de salvar al mayor número que le fué posible, quiso voluntariamente quedarse con los que no pudieron salvar y pereció con ellos en la cubierta de su buque, ara sagrada de un noble y voluntario sacrificio.

El *Rimac* naufragó en condiciones parecidas, pero casi un año después de la relación que antecede. Lo mandaba el comandante capitán de corbeta Carlos Castro é iba en viaje del Callao á Islay, conduciendo licenciados del batallón *Libres*, mujeres y agregados: cosa de cuatrocientas personas, además del equipaje del vapor. Ocurrió este naufragio en la madrugada del 1º de marzo de 1855, sobre un arrecife que destaca punta Parada, el mismo sobre el cual se ha empeñado y destruído 30 años después el trasatlántico italiano *Italia*.

El piloto Pedro Fuxá, encargado de la derrota hizo demostraciones que exculpaban el fracaso, atribuyéndolo á excepcional influencia de la corriente: sea eso, un desvío inadvertido del compás, error ó descuido en el rumbo ó en el desarrollo del plano; es lo cierto que el buque resultó inadvertidamente montado sobre aquel arrecife, que las embarcaciones menores se inutilizaron en los bandazos que daba el vapor sacudido por las olas sobre la peña, exceptuando un pequeño bote y que hubieran ocurrido numerosas víctimas sin la laudable intrepidez del alferez de fragata Ricardo Pimentel, cuya enérgica resolución evitó muchas desgracias. Este intrépido oficial saltó en ese bote menos destrozado y llevó el chicote de un cabo á tierra, afirmándolo en uno de los peñascos de la cantilosa ribera y por ese andarivel salvaron todos los náufragos. Fueron de la plana mayor de ese buque el alferez de fragata Lizardo Montero, id Prudencio León, id Luis Galindo, id Parcemón Echandía, que era el oficial de guardia; los guardiamarinas José Román y Ramón Ribeyro, entre otros cuyos nombres se escapan; y contador el festivo tradicionista nacional Ricardo Palma, hoy director de la biblioteca pública de Lima. Los náufragos pasaron grandes penalidades, antes de obtener recursos de Acarí ó llegar á ese pueblo.

***

Entre los sucesos navales del período actual de esta narración, ninguno tiene la importancia del viaje de la *Amazonas*. Le sirvió de pretexto la necesidad de carena para subsanar en el casco un defecto de construcción del codaste; pero decidió la realización del viaje el empeño manifiesto de tener no solamente buques, fáciles de adquirir h

biendo dinero ó crédito, si no lo que es más difícil de conseguir, lo que no se improvisa: marinos bien preparados y expertos. En este sentido el viaje de la fragata *Amazonas* fué uno de los más alentados esfuerzos que se han hecho para mejorar las buenas condiciones del personal marítimo y un motivo de grata satisfacción para el país entero saber que el pabellón del Perú iba cruzando los océanos sobre vaso irreprochable y bien manejado.

Consígnase más adelante el cuadro sinóptico de ese viaje con todos sus pormenores, deducidos del diario de navegación, así como la relación nominal de su plana mayor.

Como lo expresa el cuadro, salió la fragata del Callao el 25 de octubre de 1856, al mando del capitán de navío José Boterín. Después de receso impuesto á éste como á tantos otros jefes y oficiales por razón de los cambios políticos, había servido el comandante Boterín la comandancia general de marina desde 1840 y luego hasta 846 la jefatura militar en Lima. Desde este último año tomó el mando de la fragata *Alaiza* para pasar luego como jefe del apostadero de Payta, del cual fué llamado para tomar el mando de la fragata, especialmente honroso con motivo del viaje que emprendía.

Al arribar á Hong Kong se hallaba la China en guerra con el Reino Británico, y por esta causa hubo dificultad para encontrar dique en que carenar, por cuyo motivo pasó de ese puerto al de Calcuta, siguiendo su derrota por el estrecho de Singapur y en dicho puerto la fragata hizo carena completa calafateando los fondos, mudando cubiertas, renovando jarcias y haciendo todo género de refecciones. Cuatro meses permaneció la fragata en aguas del Ganges, soportando los rigores del *cólera*, que por entonces hacía horrorosos estragos en toda la India. En Calcuta murieron de dicha peste el médico Esquive, el guardiamarina La Torre Ugarte y como 38 entre soldados de la guarnición y marineros.

De Calcuta salió la fragata para Londres por Buena Esperanza é hizo escala en la histórica isla Santa Elena, para refrescar sus víveres y renovar la aguada.

Oficiales y guardiamarinas tuvieron ocasión de visitar la casa en donde acabó sus días Bonaparte, el gran corso del siglo XIX, un día emperador de los franceses y árbitro de los destinos de Europa. Con religioso respeto visitaron esa tumba, que al abrirse devolvió su sosiego á medio mundo.

De Santa Elena siguió la *Amazonas* á Londres, en donde concluyó sus reparaciones y completó su artillería, pues del Callao solo había sacado seis cañones de 68. Antes de que dejara la fragata el Támesis, el comandante Boterín fué llamado al Perú, haciéndose cargo

del buque el segundo comandante capitán de fragata Francisco Sanz. Según la relación que se inserta luego, en Londres se embarcó llenando la vacante de Esquive, el médico Domingo Castañeda, como se había embarcado en Calcuta el piloto segundo José Carrillo, ex-capitán de un buque peruano chinero, que los emigrantes habían incendiado cerca de Singapur.

En viaje de regreso la *Amazonas* vino de Londres á Rio Janeiro. Ahí la esperaba una comisión presidida por el capitán de navío Ignacio Mariátegui y compuesta de este jefe, los tenientes primeros Manuel Ferreyros, Samuel Palacio y Julio Tellería. Los cuatro habían hecho su viaje á Valparaíso y de ahí por tierra á Buenos Aires, en donde se embarcaron de nuevo para Rio Janeiro.



Fragata peruana *Amazonas*, corriendo un temporal en las costas de Formosa.—(Del Museo Histórico.)

Mariátegui tomó el mando de la fragata con el carácter de comandante general, reteniendo Sanz el mando inmediato.

Algunos días después de haber salido de Rio Janeiro murió el teniente Cayetano Luna, instructor de los guardia marinas y el cadáver fué echado al mar, impresionando dolorosamente á todos, pero en particular á sus discípulos.

La fragata hizo un viaje feliz por el Estrecho, y escalas en Talcahuano y Arica; entrando al Callao, en viaje de regreso, el 28 de mayo de 1858.

El buque experimentó en su larga travesía algunos malos tiempos, especialmente un temporal huracanado en las inmediaciones de la isla Formosa, no obstante lo cual no le ocurrió ninguna novedad. Era un buque espacioso, de hermoso galibo y espléndidas condiciones marineras; y su personal técnico en ese viaje constató corrección y típica escuela. Como puede verse en el auténtico estado que sigue, de ese personal quedan apenas cuatro sobrevivientes.

RESUMEN GENERAL de los acaecimientos en el viaje al rededor del mundo por la fragata de Guerra "Amazonas"

	Salidas y Entradas á Puertos y Nombre de estos	Fechas de Salida de Puertos	Fechas de Entradas á Puertos
		A	A
a	Callao á Hong Kong........	Octubre. .. 25 de 1856	Dicbre... 24 de 1856
b	Hong Kong á Calcuta.....	Enero ..... 14 de 1857	Febrero.. 6 de 1857
c	Calcuta á Sta. Elena......	Abril....... 28 de 1857	Julio..... 10 de 1857
d	Sta. Elena á Plimouth....	Julio ...... 15 de 1857	Agosto.. 26 de 1857
e	Plimouth á Londres.......	Agosto.... 28 de 1858	Agosto .. 31 de 1857
f	Londres á Plimouth.......	Enero..... 16 de 1857	Enero... 21 de 1858
g	Plimouth á Río Janeiro....	Enero .... 28 de 1858	Marzo ... 7 de 1858
h	Río Janeiro á Talcahuano	Marzo. ... 21 de 1858	Mayo .... 1 de 1858
i	Talcahuano á Arica.......	Mayo...... 5 de 1858	Mayo..... 15 de 1858
j	Arica al Callao	Mayo...... 23 de 1858	Mayo .... 28 de 1858
l	Callao al Callao P..........	Octubre... 25 de 1856	Mayo... 25 de 1858

	Singladuras á máquina.	Singladuras á vela	Días de mar	Días en puerto	Millas por corredera	Fuertes tiempos	Mayor ascención del barómetro	Mayor descenso del barómetro	Mayor ascención del termómetro	Mayor descenso del termómetro
						C	E	E		
a	16	45	61	20	10977	1	3'019	29'80	80°	75°
b	21	3	24	80	3128	0	3'020	29'97	D	D
c	16	58	74	4	8382	1	3'050	29'80	91°	56°
d	4	39	43	1	5271	0	3'050	29'77	80°	67°
e	4	00	4	B 139	318	0	3'045	30'35	69°	68°
f	4	00	4	7	337	0	3'030	29'80	49°	45°
g	6	33	39	13	5951	1	3'038	29'40	82°	52°
h	11	31	42	3	5132	0	3'032	29'00	81°	48°
i	2	9	11	7	1203	0	3'020	29'95	69°	63°
j	0	6	6	,,	578	0	3,011	30'07	71°	70°
l	84	224	308	274	41277	N 3	3'050	29'00	91°	45°

	Prácticos para las salidas de los puertos	Prácticos para las entradas á los puertos	Pasajeros	Muertos en el mar	Muertos en puertos	Equipajes y pasajes á las salidas	Desertores	Enfermos quedados en hospitales	Licenciados	Altas
						S				
a	001	1	H 1	1	1	284	12	1	2	2
b	F 1	G 2	0	0	138	268	D	0	D	D
c	G 2	00	2	7	1	244	2	4	2	7
d	00	1	2	4	0	239	0	0	0	0
e	1	I 3	2	0	7	235	0	0	0	0
f	1	1	3	0	0	D	D	0	D	D
g	1	00	6	3	0	404	10	I	4	12
h	00	00	6	3	0	402	3	0	1	6
i	00	00	5	2	0	405	1	0	2	2
j	00	00	11	0	,,	412	,,	,,	,,	,,
l	6	8	38	20	M 46	O ,, ,,	M 28	6	M 11	M 29

Este cuadro está escrito en su original en once líneas de casillas, que resultan muy largas para nuestras páginas, por lo que se han volteado, poniendo á cada continuación la letra con que principia la primera de las tres fracciones de línea.

NOTAS

A. La cuenta de los días es astronómica; y los días de entrada y salida á los puertos están incluídos en los de mar.
B. Se han comprendido en «Londres» los días que estuvimos fondeados en «Grenhishe.»
C. Entre los malos tiempos, solo se han considerado tres por su duración y fuerza.
D. No se ha llevado cuenta.
E. En ninguno de los puertos se han observado.
F. El práctico que aparece fué sacado para los pasos de Singapur y Malaca.
G. Están comprendidos los prácticos para atravesar el canal de la Mancha y el Támeiss.
H. Los pasajeros son los salidos de cada puerto; así es que los no desembarcados aparecen nuevamente como salidos.
I. No es exacto este número, más sí se aproxima lo bastante en los dos lugares citados.
J. Están incluídos en este número los pasajeros.
M. Este número es aproximado, sin tener en consideración los que se han dado de alta y baja en un mismo lugar, como también de los que no se ha llevado cuenta.
N. Entre los fuertes tiempos puede juzgarse entre ellos uno ó más temporales.
O. Entre el número de equipaje está comprendida la guarnición que salió del Callao con 61 individuos de tropa y regresó con 33.
P. Se debe comprender dando la vuelta al mundo tocando en los puertos indicados.

Pisco, octubre 21 de 1891.

Es copia de su original.

José Manuel Marquina.

* * *

No es posible prescindir de nombrar el personal de la plana mayor de este buque en ese largo viaje, máxime teniendo una copia auténtica de ella, formada por uno de los oficiales que la forman: el alferez de fragata José Manuel Marquina, que como la mayor parte de los que en la relación figuran, tuvo notoria figuración posterior.

RELACIÓN NOMINAL DE LOS SEÑORES JEFES Y OFICIALES DE GUERRA Y MAYORES Y GUARDIAMARINAS QUE HICIERON EL VIAJE-TOTAL Ó PARCIALMETE-AL REDEDOR DEL MUNDO, EN LA FRAGATA DE GUERRA NACIONAL, AMAZONAS, DE 33 CAÑONES, Á FINES DEL AÑO DE 1856 HASTA MEDIADOS DEL 58.

CLASES	NOMBRES		Puerto de embarque	Puerto de desembarque	
Cdte. Cap. de navío	José Boterín	†	Callao	Londres	
2º id id de corbeta	Francisco Sanz	†	»	Callao	
Teniente primero	Federico Castilla	†	»	id	
id id	Ignacio Dueñas	‡	»	Hong Kong	
id segundo	Ruperto Alzamora	†	»	Callao	
id id	Lino La Barrera	†	»	id	
id id	Cayetano Luna	†	»	El mar	Falleció
id id	Abel Raygada	†	»	Callao	
id graduado	Guillermo Pareja		»	id	
Alferez de fragata	Juan Ortiz	†	»	Londres	
id id	José M. Marquina	†	»	Callao	
id id	Patricio Iriarte	†	»	Londres	
Srg. Mor. gdo. inf.	José B. Orihuela	†	»	id	
Cap. gdo. de inf.	Senón Bellido	†	»	id	
Teniente id id	Pedro Raygada	†	»	Callao	
id gdo. de id	Bruno Abril		»	Londres	
id id id	Baltazar Rodriguez		»	id	
Subteniente id	Rmaldo La Fuente		»	Callao	
Guardiamarina	Ulises Delboy		»	id	
id id	Federico Palacios	†	»	id	
id id	Eduardo Rojas	†	»	id	
id id	Juan Bta. Cobián		»	id	
id id	Neriberto Ugarte	†	»	Calcuta	Falleció
id id	Gregorio Pérez	†	»	Callao	
id id	Benjamín Valle		»	id	
id id	Enrique Calmet		»	id	
id id	Eduardo Saravia		»	id	
id id	Salomé Porras	†	»	id	
id id	Mariano La Torre	†	»	id	
id id	Guillermo Blach	†	»	Londres	
id id	Ldro. Mariátegui	†	»	Hong Kong	Desapar.
id id	Rómulo Espinar	†	»	Callao	
id id	Juan Aliaga	†	»	id	
id id	Toribio Raygada		»	id	
id id	Frco. Gonzalez	†	»	id	
Cont. Comis. gue.	Stiago. Chaparro	†	»	id	
2º cirujano	Juan Esquivel	†	»	Calcuta	Falleció
Piloto segundo	Nicolás Bayona	†	»	Callao	
id id	Juan Orret		»	Calcuta	
Primer maquinist	Samuel Cock	†	»	Callao	
Contralmirante	Ignac. Mariátegui	†	Rio Janeiro	id	
Teniente primero	Samuel Palacio	†	»	id	
id id	Manuel Ferreyros	†	»	id	
id id	Julio Tellería		»	id	
2º cirujano	Domin. Castañeda	†	Londres	id	
id piloto	José A. Carrillo	†	Calcuta	id	

Pisco, mayo 20 de 1891.

Es fiel copia de su original.

José Manuel Marquina.

***

Aunque se ha tratado antes de navegación mercante, es de este capítulo, en el orden cronológico, la siguiente relación de buques mercantes de la matrícula del Callao y de las de la costa, levantado por orden del gobernador del Callao, general Alejandro Deustua, el año 1853, que se inserta con los mayores detalles que caben en estas páginas.

Estado general de la Matrícula de los buques mercantes nacionales, su clasificación, estado y giro

FRAGATAS

NOMBRE ACTUAL	TNS	DUEÑOS	CAPITANES	TR. *	ESTADO DE VIDA
General Alais	441	Felipe Revoredo	J. Univaso	Extr	Un tercio vida
María	257	J. J Diez	G Adams	Extr	buen estado
Petronila	670	Tomás Conroy	El dueño	Extr	idem
Peruana	315	Cipriano Correa	T. Roquin	Extr	idem
Isabel Quintana	461	José Sevilla	J. Viale	C id	Media vida
Bella Isleña	503	Mariano Rivera	El dueño	id	idem
Josefina de Teaballa	448	Leonardo Vasquez	P. Maruza	id	idem
Josefina de Elías	470	José Sevilla	S. Laves	id	Tercio de vida
Sofía Somontes	349	Manuel Somontes	Somontes	Ball	idem

BARCAS

NOMBRE ACTUAL	TNS	DUEÑOS	CAPITANES	TR. *	ESTADO DE VIDA
Dolores Ugarte	317	Juan Ugarte	Echeverría	C E	media vida
Joven Emilio	300	Petronila Pruneda	C. Costas	id	idem
General Castilla	205	Fco. J. Delgado	G. Barney	id	buen estado
Virginia	185	E. Mifflin	El mismo	Cab.	media vida
J. M. Ugarte	300	Juan Ugarte	Eresuma	Extr	idem idem
Lima	402	José V. Oyague	C. Luna	C id	un tercio vida
Clara	180	Carlos Delgado	A. Luna	Cab.	en buen estado
Pcia. Chiclayo	210	R. Aspíllaga	Montever	id E	media vida
Vencér	203	T. Jump	Juan Beet	Ball	idem idem
Zorayda	184	Gregorio Hurtado	G. Wilford	Extr	idem idem
Rosa Elías	236	José Sevilla	S. Barchay	id, C	idem idem
Olga	330	Gregorio Hurtado	C.Francay	Extr	idem idem
Miceno	231	Zaracondegui		id	idem idem
Enriqueta	445	Tomás Conroy	Marshal	id	idem idem
Pilar Salcedo	161	Sociedad de Ruiz	Bar. Viale	Cost	regular
Anna Smith	256	Juan Brice	El dueño	Extr	idem idem
Benjamín	227	Juan Ugarte		id	idem idem

NOMBRE ACTUAL	TNS	DUEÑOS	CAPITANES	TR. *	ESTADO DE VIDA
Pasco	256	Jerónimo Albertini	El dueño	id, C	tercio de vida
Democracia	615	José Sevilla	W. White	Extr	idem
Josefa	150	Gonzalez Flores y C.	J. Iberson	id, C	idem
Juana Jesús	197	Valdivia Calderón	F. Trelles	Cab.	idem
Cristobal Colón	406	J. A. Rubira	El dueño	id, e	idem
Rosa	209	Manuel Dominga	San Julián	id id	idem
Carmen	343	Pedro Denegri	Garibaldi	id id	media vida
Federico	196	Calixto Pheiffer	El dueño	id id	idem
Agustina	467	Juan Ugarte	J. Simes	id id	idem
José	297	id id	Banostare	id	idem
Voladora	319	Ramón Cruz	A. García	id	tercio de vida
Carlos Alberto	301	Miguel Canevaro	El dueño	Extr	med a vida
Petronila	245	Pedro Denegri	L Caison	id	buen estado
Esperanza	272	Enrique Ravenhil	El dueño	id	idem
Viviana	261	J. F. Guerra	M. Sicardo	id	tercio de vida
Carlos Ball	243	Velazques y Lions	Hanwood	id	media vida
Capricho	246	Gmo Robinet	B. Lones	id	idem
Santiago	198	Pedro Denegri	S. Gotuzo	id	idem
Joven Adonis	167	Antonio Eugenio	G. Michelt	Ball	idem

BERGANTINES

Elías	250	José Sevilla	Herrera	Cab.	tercio de vida
Savino	110	Mariano Valega	Juan Ruiz	id	cuarto idem
Paraíso de Lima	188	Pablo Bermengo	El dueño	id i e	mitad idem
Ascención	159	Manuela Benavente	A. Suason	gua	cuarto idem
Dos Amigos	150	Juan Ugarte	A. Barroso	id	idem idem
Callao	156	Tomás Jump	N. Claid	Extr	tercio vida
Catalina	154	Juan Ugarte	F. Frentes	id	idem idem
Belisario	125	F. Rivera	J.P.Ribera	gua	idem idem
Vinado	110	Juan Ugarte	Ninguno	des	idem ldem
Ricardo	89	Luis Larrea	F. Trelles	gua	euarto de vida
Volante	250	R. Jenire	P. Deker	Extr	idem idem
Coronel Boterín	158	Ignacio León	El dueño	C id	buen estado
Pablo Romero	161	Viuda de Romero	Car.Rossel	id	media vida
Melchor Sevilla	197	J. de D. Calderón	M. Cevat	id	tercio de vida
Amphitrite	122	J. M. del Río	Dg. Acuña	id	cuarto de idm
Relámpago	156	Juan Rocksee	B. Alvarez	id id	media vida
General Vivero	103	Viuda de Romero	Fernández	Cab.	tercio de vida
Simón	144	F. Artillaga	Fco Avilés	id h	media vida
Emma	210	Julio Robinet	El dueño	Extr	idem idem
Rápido	139	M. Flores	I. Michson	id id	idem idem
Paquete de Lima	98	Pedro Mujica	El mismo	id id	idem idem
Carolina	89	J. B. Univazo	J. Univaso	id	tercio de vida
Teniente	76	José Ugarte	No tiene	des	media vida
Andrea	92	Pedro Noriega	I. Jonston	g i c	tercio de idem
Micaela Miranda	156	Martín Miranda	Palacios	E id	media idem
María Victoria	140	M. Rivera	F. Legai	gua	cuarto idem
Relámpago	110	F. Sagastabeytia	Iba buru	Cab.	idem idem
Miguel	130	J. M. Urresti	Varrotare	Extr	dos tercios ide
Trujillo	187	Valle y Castillo	D Costa	Cab.	idem idem
Brillan Isabel	144	Guillermo Aboy	N. Demoro	id E	idem idem
P. Salaverry	189	Viuda de Romero	S. Harupe	id	idem idem
Carlota	187	José Demoro	El dueño	id	idem idem
Rayo	184	Enrique Pareja	El dueño	id	idem idem
Margarita	165	Manuel León	José Gil	id	idem idem
Industria	141	J. de la Cortina	El dueño	id	idem idem
General Torrico	246	Real Eggenia	Vendedor	id	idem idem
Conroy	238	Guillermo Robinet	El dueño	Extr	media vida

NOMBRE ACTUAL	TNS	DUEÑOS	CAPITANES	TR*	ESTADO DE VIDA
Angelita	132	N. de los Ríos	A. Porzo	id	tercio de idem
Espléndido	183	W. Palpuero	El dueño	id	media idem id
General Deustua	184	M. Ostolaza	El dueño	Cos	cuartode idem
Julia	147	Pedro Cornejo	Leonardi	Cab.	media vida
Garibaldi	192	N. Bianchi	El dueño	id e	dos tercios id

BERGANTINES—GOLETAS

Juana de Ilo	120	Esteban Hurtado	J. Aguirre	gua	tercio de vida
Hermosa Piurana	156	Eusebia Trelles	G. Herman	e, c	media vida.
Petra Reyes	215	Andrés Reyes	Villavisenc	id	id id
Telhis	120	José Barrón	Parodi	id	un cuarto idm
Feliz María	145	Manuel Marquez	El dueño	id	un tercio de id
Maquinhuayo	125	José Monteo	Villafuerte	id g	un cuarto idm
Hector	129	Ramón Aspíllaga	J. Morales	id c	media idem
Dominga 1ª	122	José Zeballos	F. Rivera	id	media idem
Clorinda	128	Francisco Valega	Luis Bolo	id	dos tercios idm
Galgo	115	Juan Ugarte	El dueño	id	medio ter·io
Unión Moqueguana	125	J. de los Ríos	F. Rivera ·	gua	mal estado
Gilde	109	J. M. Ruiz	Mendezum	Extr	buen estado
Caupolicán	101	Martín Mendiola	A. Yanela	Cab.	dos tercio svid
Campeadora	106	Juan Boiset	El dueño	id	media vida
Caballo Marino	93	Francisco Va'ega	F. Bucheli	id	idem idem
Veloz Salvadora	104	Alfonso Calapié	El dueño	Extr	un tercio idem
Panchita	79	M. Aldea	A. Aguirre	id	dos tercios
Leona	85	Ramón Aspíllaga	El dueño	id	idem idem
Jesús Lainez	132	J. A. Basagoitia	El dueño	id c	idem idem
Fidelia	109	José Dañino	M.Demoro	id	bueno
Portal	206	G. Portal	T. Roquin	Cab.	media vida
Carolina	93	Pedro Denegri	L. Sforcini	id	media vida
Hermosa Isabel	103	Elias Lambert	El dueño	id e	dos tercios
Ventura y Josefina	103	Antonio Bartelan	N. Pittó	id	idem idem
Marión	62	W. Johnston	En carena	Ball	idem idem
Petronila 2ª	141	F. Valega	El dueño	Cab.	idem idem
Carmelita Lañas	98	Eloida Herrera	J. Lañas	id e	idem idem
Mercedes	12	L. Salazar	Constanti	id g	cuarto de vida

GOLETAS

Progreso	100	Cordiglia y León	F. Pereira	Extr	tercio de vida
Adelaida	56	Antonio Guerra	El dueño	Cab.	mal estado
Unión	51	Julián Montero	MDesberni	g id	idem
Mercedes Belén	100	Hipólito Melena	El dueño	Extr	media vida
Julia	121	Teodoro Corbeniche	Damamam	id	idem idem
Golondrina	82	José Calmet	del Casal	id	idem idem
Iquiqueña	88	José Núñez	El dueño	id	idem idem
Galgo	76	Paula Godos	F. Sanchez	Cos	idem idem
Diana	136	Hilario Figari	El dueño	Extr	idem idem
Manuel Aldea	119	Juan Ugarte	F. Vives	id	cuarto de vida
Correo del Pacífico	112	Juan Parodi	A. Demoro	id	media vida
Felicitas Salvadora	83	F Ramirez	El du ño	c g	un cuarto idm
Candelaria	60	Domingo Quispe	Caballero	id	dem idem
Adela	65	F. Pondeli	T. García	id	dem idem
Ana	50	F. Revoredo	M Ferrada	Cos	dem idem

NOMBRE ACTUAL	TNS	DUEÑOS	CAPITANES	TR *	ESTADO DE VIDA
Trinidad Ligera	48	J. B. Valdeavellano	Marquez	id	media vida
Coronel Suarez	44	Bautista Bille	Villavicenc	id	un tercio idem
Petronila	47	D. Vellagambo	A. Reyes	id	un tercio de id
Dos Marías	44	Manuel Zuleta	El dueño	id g	dem idem
Lord Nelson	20	Fernando Ramos	José Ojeda	id	mal estado
Joven Rosa	45	J. M. Duran	G. Valdez	id	tercio de vida
Bella Huarasina	57	F. A. Hernandez	El dueño	Cab.	tercio de vida
Rayo del Perú	136	José L. Castañón	M. Galvez	C y g	idem idem
Flor de Mayo	39	Juan Faciali	El dueño	Cab	nueva
Ajil Rufina	90	Bedro Arciniega	Arciniega	id	media vida
J. Sican	109	F. Delgado	El dueño	id	nueva

NOTA

1. Existen además en la Matrícula de Payta, once embarcaciones que miden de 10 á 35 toneladas, destinadas al tráfico de cabotaje de las costas de la Nueva Granada y Ecuador........ 330
   Treinta y seis embarcaciones de pesca descubierta de diez á una toneladas 165
2. En Tumbes cuatro embarcaciones chatas de 20 á 30 toneladas que trafican las costas del Ecuador........ 100
3. En la de Arica cinco idem de 15 á 20 toneladas: diez y ocho de cinco y 28 menores destinadas al guano y cabotaje........ 406
4. La matrícula de Iquique tiene ocho embarcaciones de cinco á cuarenta toneladas,destinadas al tráfico de guano, veinte chalupas de pesca y tráfico de guano y veinte chalupas de pesca y tráfico costanero........ 230
5 No se comprenden los pontones ni embarcaciones de tráfico de puertos por no creerlo del caso.

RESUMEN

9	Fragatas con toneladas........		3914
16	Barcas........		9560
42	Bergantines........		6654
27	Bergantines–Goletas........		3230
26	Goletas........		874
	Matrícula Payta........	495	
	Matrícula Tumbes........	100	
	Matrícula Arica........	404	
	Matrícula Iquique........	230	1221
	Total........		25475

Callao, julio 16 de 1853.

Alejandro Deustua.—Juan de la Fuente.

(*) La quinta columna *Tr*, tráfico, tiene estas observaciones: *Ex*, extranjero; *C. id*, cabotaje y extranjero; *C. E.*, cabotaje y extranjero; *Cab.*, cabojate; *gua*, guano; *g c*, guano y cabotaje; *des*, desarmado; *ball*, ballenero; *cos*, costanero.

Sin mencionar los hechos de lucha interna, de que la Armadano podía literalmente prescindir, pero que en rigor no dan material á la Historia, que reserva sus fastos á los actos de vida internacional; solo hay que mencionar después de ese viaje dos hechos inmediatos: el entredicho con el Ecuador y la ocultación de la escuadra en Galápagos.

No es del caso insistir en el fundamento de la interrupción de buenas relaciones con el Ecuador, que lejos de sufrir por ella, sirviendo de teatro á una reseña militar absolutamente inofensiva, recibió el beneficio que le cabe á los lugares visitados por mucha gente provista de dinero con que pagar su consumo.

Con motivo de esa interrupción la fragata *Amazonas*, á órdenes del capitán de fragata Francisco Sanz, fué á establecer en el Guayas el bloqueo de Guayaquil, en agosto de 1858. Iba en ese mismo buque, como jefe de escuadra, el contralmirante Ignacio Mariátegui.

Como ese bloqueo no produjo el avenimiento deseado, se organizó una expedición en forma, compuesta de varios batallones muy bien provistos y en cuyo trasporte y custodia se ocupó toda la escuadra y sus trasportes.

Fué comandante general el contralmirante Mariátegui y mayor de órdenes, con cargo expreso de reemplazar al contralmirante en cualquier caso de ausencia ó muerte, el capitán de navío José Elcorrobarrutia.

Aparte de los barcos ya anotados había otros mercantes, armados en guerra, adquiridos en diversas formas.

El presidente gran mariscal Castilla había comprado el vaporcito de ruedas *Ucayali*, que á órdenes de Mariátegui fué en 856 el único buque con que pudo contar. El mismo compró otro pequeño vapor que se llamó *Apurimac*, nombre que se le cambió por el de *Noel*, primero, para llamarlo definitivamente *Izcuchaca*. Le quitaron el primer nombre para dárselo á la fragata que lo llevó después.

Al debelarse la revolución Vivanco, 1857, se ocuparon dos pequeños vaporcitos adquiridos por éste en Chile: el *Peytona*, que Vivanco llamó *Lambayaque* y que al ocuparlo el gobierno de Castilla se llamó *Leizundi* y el *Arauco* de Vivanco, que era en Chile *Almirante Aza* y al ingresar legalmente á la Armada se llamó *Sachaca*. Flota menuda, cuyas unidades no satisfacían sin duda ni las necesidades del servicio de cabotaje, por cuya razón se desprendieron de ellas sus anteriores propietarios: buques que imponen el mismo ó mayor gasto que los construídos para servicio militar y que sirven tan poco para operaciones de comercio como para las de guerra.

No así por ejemplo el *Tumbes*, cuyos gastos no excedían gran cosa á los de cualesquiera de esos barquichuelos y que prestaba sin en

bargo todo género de servicios. En 1858 esta goleta cruzando por el sur descubrió en Pabellón de Pica tres buques cargando guano, y el *Tumbes*, su comandante I. Dueñas, capturó esos buques, que eran las barcas *Arica* é *Iquique* y la fragata *General Plaza*, los que se decomisaron, agregándolos al servicio del estado.

Todos estos buques, aun así, de valor cuestionable como unidades de guerra, abultaban la masa naval expedicionaria, que se descomponía como sigue:

Fragata *Apurimac*, comandante capitán de navío J. M. Silva Rodriguez.

Id *Amazonas*, comandante capitán de fragata Francisco Sanz.

Cañonera *Loa*, comandante capitán de corbeta Hercilio Cabieses:

Id. *Tumbes*, comandante capitán de corbeta Ignacio Dueñas.

Vapor *Ucayali*, comandante capitán de navío José María García.

Id *Sachaca*, comandante capitán de corbeta Emilio Dias.

Id *Huarás*, comandante capitán de fragata Diego de la Haza.

Id *Caupolicán*, comandante capitán de corbeta Fed. Castilla.

Barca de vela *Arica*, comandante capitán de corbeta F. Escurra.

Id id *Iquique*, comandante capitán de corbeta Agustín Arriola.

Fragata velera *General Plaza*, comandante capitán de corbeta Gregorio Casanova.

Bergantín *Guise*, velero, comandante capitan de navío Antonio de la Haza, que tenía á sus órdenes también el *Tumbes*, formando ambos buques una división naval.

Pailebot *Vigilante*, comandante teniente 1º Alejandro Muñoz.

Bergantín *Martina*, trasporte, comandante capitán de corbeta Miguel Ríos.

Fragata velera *Tirone*, trasporte, comandante teniente B. Sanoni.

Barca *Rosalía*, y bergantín *Carolina* trasportes veleros fletados.

Lancha *Amazonas*, comandante Luis Lopez.

Id *Callao*, comandante teniente R. Ballona.

De la marcha de esa flota, que en su tiempo y dada la modesta significación internacional del Perú, pudo calificarse de fastuosa, á lo menos por su volumen, no queda otra manifestación bélica por recordar que algunos disparos de rifle hechos sobre una falúa que agua arriba del Guayas se ocupaba de hacer aguada á órdenes del alferez de fragata Gregorio Miró Quesada, sin que resultara nadie lastimado.

Alguien llamó eso un paseo militar, ostentación pueril de fuerza que, sin haber causado daño alguno, si no antes bien provechos efectivos, acaso ha contribuído á entibiar los vínculos afectuosos que un día nos unieron á los héroes de Pichincha, á los refundidos con nosotros en la felizmente fracasada gran república vitalicia.

La actividad inusitada que esa movilización de tropas, en número relativamente considerable, impuso á los buques, que debían atender á su aprovisionamiento y seguridad, á la vigilancia en el Golfo y al bloqueo en Guayaquil; forman unház de hechos conocidos con el nombre de campaña del Ecuador.

*
* *

El año 1860 fué menos propicio á los alardes belicosos. El 20 de octubre de este año nuestra hermosa fragata *Apurimac*, que había cambiado ese nombre por el de *Callao* al volver al servicio normal, del que la sustrajo la revuelta, no importa con qué nombre, resultó inutilizada y hundida. En la caleta de la isla San Lorenzo que hasta hoy se llama del dique, se había fondeado un dique flotante de madera, en el que se quiso suspender á la *Callao* para probar la resistencia máxima del dique según unos y según el mayor número para limpiar los fondos de la fragata. Fuese que el peso de ésta excedía la potencia del dique ó que hubo omisión ó descuido al instalarla sobre él, el hecho es que nave y dique se hundieron, causando el desastre más de treinta víctimas, entre ellas el coronel Solares y gravemente contusos el comandante capitán de navío Silva Rodriguez, el coronel Moya y el coronel Melchor Suarez.

De la plana mayor de esa nave, al hundirse entonces, viven hoy el alferez de fragata J. B. Cobián y los guardiamarinas Manuel A. Villavicencio y Arístides G. Vigil.

*
* *

Poco después ocurrió el arribo del poderoso navío francés *Duguay Trouin*, de dos y media baterías, mixto, conduciendo al enviado especial Lesseps, quien exijió la entrega de 40,000 francos al armero francés Durhuin, que se solicitara la destitución del juez doctor Suero, que se castigara al policía culpable de violencia contra otro francés de apellido Vincent, saludo al pabellón francés, etc. Coincidió con la venida del *Duguay Trouin* el viaje de la escuadra del Perú á Galápagos, mientras Castilla arregló la dificultad.

Muy interesante resultaría la tésis psicológica que expusiera cómo la soberbia resulta necesariamente abatida por su propio desarrollo. Ocurre imaginarlo al recordar relámpagos fugaces de poderío desde actualidades severas de apocamiento y de miseria; pero mantenemos el sistema de registrar hechos, reservando á cada lector los comentarios á que ellos puedan prestarse.

Cuestiones con España

El año 1863 comunicó el general Vivanco desde Chile, en donde representaba al Perú, que pronto saldría de Valparaíso para el Callao una flota española en excursión científica. Componían esa flota las fragatas mixtas *Resolución* y *Triunfo* y la cañonera *Covadonga*, aparejada de goleta. Esos buques llegaron en efecto al Callao y al fondear ahí en los últimos días de junio del año dicho, saludaron la plaza como lo había hecho la corbeta *Ferrolana* á su arribo el año 1851. Los marinos españoles fueron recibidos con entusiasmo fraternal, sin que entibiara la cordialidad el hecho de que al sobrevenir las fiestas patrias, en julio, la escuadra se dirigiera á San Francisco de California, eludiendo presenciarlas, cuyo procedimiento se explicaba la generalidad, sin criticarlo. Solo quedó en el Callao la *Covadonga*, á la que, por tener pocos cañones, no le obligaba la cortesía internacional á hacer salvas.

Ocurrió en agosto 4 del mismo año un sensible conflicto entre el hacendado de Talambo (provincia Pacasmayo) y una colonia de vascos instalada en dicha hacienda, á costa del propietario. Entre colonos y terrateniente surgió el desacuerdo y este desarrolló hasta producir sangre.

Un colono vasco y un labriego del país resultaron muertos y hubo heridos de unos y otros. El hecho se sujetó de oficio á la acción de la justicia y la impresión que causó el suceso al realizarse pareció borrada. Pero había entre los vascos algunos turbulentos y los malquerientes, que no faltaban al Perú entre la colonia española, los azuzaron, facilitándoles los medios de llevar su queja á España, cuyo gobierno parecía preocuparse mucho de la pingüe renta que el Perú tuvo en su guano.

Tomó el gobierno español á su cargo la queja de los vascos, y cediendo á su pedido, envió al flamante diplomático Eusebio Salazar y Mazarredo, diputado á cortes, con el carácter de *Comisario especial* y el encargo de exigir justicia por los sucesos de Talambo. El comisario era ejecutivo, primerizo y tal cual neurasténico. Llegado en los primeros dias de abril de 1864, antes de mediados del mes tenía armado un lío que causó inmensos daños y derroche de sangre.

Desde el primer momento rechazó el gobierno peruano la denominación dada al diplomático español, allanándose á aceptarlo si cambiaba su denominación por la de agente confidencial, á lo que se negó Mazarredo.

La discusión de esta dificultad seguía al parecer un desenvolvimiento tranquilo, la *Covadonga* había ido á Pacasmayo en busca de víctimas y ninguno de los colonos presentó queja ni aceptó pasaje para salir de esa provincia. Así las cosas, en abril 12 de 1864 por cuanto se había observado el título con que Mazarredo se presentaba, y sin llenar éste siquiera la apariencia de una discusión razonada y serena, formula un memorandum rotundo, se embarca al dia siguiente como asilado en la *Covadonga* y asegurando á Pinzón que seguía instrucciones de su gobierno, le hace dejar el puerto y un día después, el 14, aparece sorpresivamente en la isla del norte la escuadrilla española, se apodera de la barca de guerra *Iquique*, á cuyo capitán Urriola apresa y notifica al gobernador de las islas, capitán de navío Ramón Valle Riestra, para que se las entregue.

»Estando resuelto á posesionarme de las islas Chinchas con las fuerzas de mi mando, dijo al gobernador el marino de España, lo participo á Ud., debiendo ponerlas á mi disposición; pues de lo contrario las tomaré á viva fuerza.» Terminaba el breve oficio con un Dios gue. á Ud. muchos años, y firmaba Luis H. Pinzón.

El gobernador replicó que avisaría á su gobierno, pero Pinzón reiteró la orden de entrega, dando un plazo perentorio de quince minutos para cumplirla, so pena de hacer fuego. «Si así no fuese se romperá el fuego inmediatamente, sin contemplación de ningún género y VS. será responsable de la sangre que se derrame y de la propiedad que se destruya» decía el oficio con laconismo feroz.

Preso abordo de la *Resolución*, surta en el Callao el 16 del mismo mes y año, el exgobernador refería por oficio al ministro de relaciones exteriores cómo le habían arrebatado las islas por ser sus fuerzas limitadas y carecer de víveres y agua, habiéndose negado á entregarlas y protestando cuando se las quitaron. Detallando el relato dice: »A las 4 de la tarde las embarcaciones menores de la escuadra abordaron la barca *Iquique*, arriaron su pabellón é izaron el español. A las 5 más ó menos un crecido número de esas embarcaciones se dirigió á tierra y desembarcó 400 hombres armados, con sus respectivos oficiales y jefes, los cuales se apoderaron inmediatamente del pueblo y de la casa gobernación, en la cual arriaron el pabellón nacional é izaron el español á la voz de *viva España*, al mismo tiempo que la escuadra saludaba al cañón. Mientras tanto, parte de la guarnición de las islas estaba en la puerta del cuartel sobre las armas y el resto en la prevención del presidio, que encerraba 116 facinerosos, cuidando de la seguridad de éste, cuya actitud amenazante y temible causaba serias alarmas á la población. Teniendo á la vista la salvación de ésta, tan luego como las fuerzas invasoras se

apoderaron de la casa gobernación, acordé con el general Pinzón, que en persona desembarcó acompañado del señor Salazar y Mazarredo, que su gente se encargase del presidio. Así se hizo, retirándose entonces la parte de la guarnición que lo custodiaba y uniéndose el resto de ella en su cuartel. Después de esto el general Pinzón convino conmigo en permitir el libre embarque de la guarnición con sus armas, toda la oficialidad y su jefe, al cual dí orden de ponerse abordo y marchar á Pisco sin pérdida de tiempo para poner en salvo esa fuerza, acordando al mismo tiempo con la casa cargadora le facilitase las embarcaciones precisas. Así se hizo y la considero en Pisco esperando las órdenes que ahí se le impartan. En cuanto á mi persona y la del señor capitán de navío y del puerto Diego de la Haza, el señor general Pinzón nos intimó que marcharíamos con él como prisioneros, y, en efecto, su mismo ayudante fué á buscarnos y nos condujo á esta fragata, en donde nos encontramos desde entonces

....»

Comisario y brigadier circularon el 14 al cuerpo diplomático una declaración concebida así: »Los infrascritos comandante general de la escuadra de S. M. C. y su comisario especial extraordinario en el Perú, declaran que han resuelto lo siguiente: art. 1º La escuadra de S. M. se apoderará de todas las islas pertenecientes al Perú y de los buques de guerra que sirvan de obstáculo á ese proyecto; art. 2º El guano que contienen las islas Chinchas servirá de hipoteca para todas las cantidades adelantadas al Perú por súbditos extranjeros, con la garantía de aquel abono, siempre que los respectivos contratos hayan sido aprobados por el congreso peruano y publicados de manera oficial antes del día de la fecha; art. 3º Las compañías extranjeras que embarcan guano en la actualidad, seguirán exportandolo y rendirán cuenta al gobierno de S. M. de las toneladas que extraigan desde el día de hoy, en que se ha enarbolado el pabellón español en las islas de Chincha.

Y para que llegue á noticia de quien corresponda, firmamos esta declaración en el fondeadero de las islas de Chincha á 14 de abril de 1864.—*Luis H. Pinzón, Eusebio de Salazar y Mazarredo.*»

Con el comandante de la *Iquique* y el gobernador fué apresado el capitán de navío y del puerto Diego de la Haza, todos los que se conservaron abordo, al decir de Pinzón, previendo el daño que pudieran recibir los españoles en tierra. Eran rehenes.

***

Dos días después de su atentado, el 16 de abril, se presentan en el Callao con el intento de sorprender los buques de guerra.

Como si las declaraciones y hechos referidos no bastaran, quedando las dos fragatas al norte del fondeadero, penetró en éste la *Covadonga* y sacó de él á la barca *Heredia*, cargada de carbón y víveres; remolcándola por entre los buques mercantes y de guerra que llenaban el puerto, sin que siquiera las sombras de la noche velaran el sangriento ultraje. Los tres buques españoles se acercaron á la parte norte de la bahía y del grupo se destacó la *Covadonga*, que antes de abordar á la *Heredia* hubo de pasar al costado de los buques de guerra nacionales........ Los jefes de marina carecían de instrucciones y parece que las baterías no estaban provistas de pólvora.

La plaza estaba defendida por unos cuantos cañones viejos, de 32, anima lisa, al descubierto, desprovistos de material y de artilleros. Formaban la escuadra la fragata *Amazonas* con 12 cañones de 68, anima lisa y 21 de 32, la goleta *Loa* con 4 colizas de 32 y la goleta *Tumbes* con 2 id id. Además había las goletas mercantes de vapor armadas en guerra *Lerzundi* con 6 cañones de 24 y *Sachaca* id id, de ruedas, con 6 cañones de á 12; mal dotados y mal provistos, porque menos que á los externos se temía á los peligros de la política interna, á cuya dirección no faltaba quien permaneciera con ojo avisor atisbando, como en la zarzuela de Robinsón, quien descuidaba la escopeta para adueñase con ella del mando.

La *Resolución* y la *Triunfo* estaban armadas cada una con 44c, la goleta *Covadonga* con dos colizas y los tres buques estaban dotados de tripulaciones homogeneas y con la experiencia de dos años de campaña.

Pero la generalidad olvidaba tales detalles y á la voz de un veterano político que hablaba en diputados de *connivencias criminales*, los niños y los bribones, los ingenuos y los bellacos atronaban el espacio gritando á todo pulmón, ¡ABAJO LOS TRAIDORES!

1. Covadonga *2. Resolución* *3. Triunfo*



Amazonas *Loa* *Tumbes* *Sachaca*

Línea de combate de la escuadra nacional el 16 de abril de 1864 al presentarse en Callao la escuadra española

Brigadier y Comisario pretendieron justificarse diciendo que «han procedido ejercitando un acto de soberanía en nombre de su soberana, en *reivindicación* de sus derechos, usurpados desde la batalla de Ayacucho.»

Esta serie de hechos desarrollaron la excitación febril que se produjo desde que se conoció el de las chinchas, que retuvo más de dos años la atención y los esfuerzos de un pueblo entero.

El cuerpo diplomático se reune en Lima, abril 20 de 1864, delibera y acuerda declarar:

1º Que deploran sinceramente que los señores Comisario y Comandante en jefe no hayan ajustado sus procedimientos á lo que el derecho internacional prescribe para tales casos; y

2º Que no aceptan el derecho de reivindicación que se ha invocado como uno de los fundamentos de la ocupación, sino que seguirán considerando las islas de Chincha como pertenecientes á la república peruana, interín sus respectivos gobiernos resuelven lo que tuviesen por conveniente.

El gobierno procura capear la tempestad siguiendo las indicaciones de la opinión y esforzándose por halagarla. Reclamó del restablecimiento de rehenes, declaró interdicto el tráfico á las islas, especialmente para llevar víveres á ellas; pidió á la comisión permanente del cuerpo legislativo autorización para levantar un empréstito de doce millones de pesos, elevar el ejército á veinte mil hombres y las unidades de la escuadra á veinte. Se activó el trabajo de reponer á flote la fragata *Apurimac* y se puso la quilla del pequeño monitor *Victoria*. Se adquirió un vapor rápido, el *Chalaco*, y, cuando, en el curso de las negociaciones entabladas por intermedio de legaciones amigas, se incendió la fragata *Triunfo*, se dejó creer que el *Chalaco* iría á estrellarse contra el costado de la *Resolución*, que había quedado sin otro auxiliar que la *Covadonga*.

VALCARCEL



Fragata española *Resolución*, cap. Valcárcel.

La tarea administrativa resultaba especialmente pesada, porque la estorbaban las prontitudes del sentimiento popular, explotado por

la política egoista é intemperante que inflando las exigencias, hacía camino rápido á la revuelta.

Y parecía que era la revuelta lo que los más se proponían, coadyuvando al daño que causaban los gestores del asunto español. Una de las palabras más irritantes de éstos fué la de reivindicación, que si bien tuvo el mágico poder de despertar un momento de su sueño letárgico la idea de solidaridad sudamericana, en cambio era la palabra de orden con que se agitaba á la muchedumbre en las plazuelas.

* * *

La comisión permanente aprobó ese mismo día la colocación de un empréstito, no de doce millones, como pidió el gobierno, sino de cincuenta, colocable en Londres, y otro popular, que debía suscribirse dentro del país.

En busca de buques y demás materiales de guerra, se mandaron comisionados á Europa y Estados Unidos, entre otros al capitán de navío Salcedo, que, aunque disfrutando de una licencia, hizo notar su buena voluntad de servir.

El 8 de mayo inmediato volvía á la bahía del Callao el comisario Mazarredo, en la corbeta inglesa *Shearwater*, en la que también venían después de sus conferencias los ministros de Francia, Gran Bretaña y Chile; y de esa nave se trasladó á la de igual nacionalidad *Leander*. El 13 llegó al Callao, en el velero inglés mercante *Dountless*, fuera de rol, el italiano Fidelo Enrico Cerruti, profesor de idiomas de los guardia marinas de la fragata *Resolución*. Estuvo en relación con personas de tierra y dió mérito á que se le considerase espía y como á tal se intentara tomarlo. Se trasbordó á la *Leander* y el comisario Mazarredo lo inmunizó dándole el carácter de su secretario particular, carácter que le mantuvo el gobierno español, abriendo otro capítulo de acusación.

El 14 se embarcó para Panamá el comisario especial Mazarredo, presa de aprehensiones, que carecían en absoluto de fundamento. Hacía el viaje en el vapor *Talca* y desde que se embarcó estuvo encerrado en su camarote, imaginando peligros y soñando enemigos.

La idiosincrasia de este novel diplomático, á quien pocas personas tomaron individualmente en serio, las peripecias cómicas de su viaje á Panamá, la cencerrada ahí y sus mortificaciones causadas por la labor tumultuosa de una imaginación descompaginada que lo llevaba á crearse peligros extravagantes, sus suspicacias morbosas que

le hicieron ver asesinos hasta en personas como el ex-oficial de la marina francesa Eugenio Rurange, que solo por su cuenta, para entretenimiento suyo, pudo permitirse mortificar con bromas á su compañero de viaje; todo eso se convirtió en el combustible destinado á dar nuevo vigor á la llama que con deliberada maldad se porfiaba en levantar.

El gobierno peruano se excedía á sí mismo en el afán de apaciguar al de España sin divorciarse de la opinión pública peruana; pero en las informaciones de ésta prevalecían consejos preconcebidos ó insinuaciones de violencia encaminados á producir la confusión para explotarla, con lo que cooperaban al propósito económico del enemigo. El gobierno español desaprobó la proclamación del derecho reivindicatorio y la ocupación violenta de las chinchas; pero resolviendo mantener á su enviado el título de comisario y la retención de las islas, formulando además otros cargos en relación con las soñadas asechanzas contra Mazarredo y el propósito de apresar á su seudo secretario Cerruti. Así lo expresa en circular de junio 24 de 1864 el ministerio español respectivo y ese es el material del arreglo posterior. Sólo quedaban en pié los cargos nuevos, recordándolos que en la fábula hace de ensuciarle el agua al inerme que la bebía agua abajo, la fiera que la bebía agua arriba.

Se había tratado sólo de obtener el pago de la deuda española, yendo hasta la amenaza, si era preciso, pero sin llegar á las vías de hecho y menos hasta proclamar derechos cuya simple enunciación unificaría otra vez á la América del Sur.

El ministro de relaciones exteriores de España, J. F. Pacheco, había sintetizado sus exigencias en la fórmula que sigue:

I. El gobierno del Perú enviará á Madrid un representante diplomático caracterizado, á fin de que declare en su nombre y con toda solemnidad:

a) que desaprueba el intento de las autoridades del Callao en cuanto quisieron reducir á prisión al secretario del comisionado de España y que las expresadas autoridades (las que hubiesen sido) están ya destituídas; y

b) que el mismo gobierno no ha promovido ni tenido participación alguna en los conatos contra la persona del comisionado español, intentados por peruanos, en su viaje desde el Callao á Payta, á Panamá y Aspinwal; estando dispuesto á castigar á sus autores.

II. El gobierno español enviará un representante á Lima con el objeto de reclamar que se administre justicia en la causa de Talambo; y con una credencial igual á la que llevó el señor Salazar, el cual comisionado será recibido por el gobierno del Perú.

III. Inmediatamente después de esta recepción serán entregadas las islas chinchas al comisario que el gobierno del Perú nombrase.

IV. El Perú nombrará un plenipotenciario á España á fin de ordenar sobre bases prudenciales, con completa buena fé, un tratado entre aquella república y la nación española, semejante á los que han celebrado las demás repúblicas hispano americanas.

Firmado—*J. F. Pacheco.*

El incendio de la *Triunfo*, ocurrido en las Chinchas, pareció que hubiera calmado la impetuosidad de Pinzón, suponiéndosele abrumado bajo el peso de las responsabilidades afrontadas; pero á juzgar por las palabras suyas copiadas más adelante, se trataba de un juego á cartas vistas, en el que hasta la candorosidad del mayor número y sus infantiles exigencias eran factores previstos.

El 23 de enero de 1865 salió el *Chalaco* del Callao para las Chinchas. ¿Iba á mortificar con sus asedios á la escuadra española, obligándola á hacer consumos extraordinarios de carbón? Hubiera sido ocioso. Los españoles disponían del carbón que llevaban como lastre los buques destinados á embarcar guano. ¿Iban á estrellar ese rápido vapor contra el costado de la *Resolución*, que estuvo algún tiempo sola en las islas? No. El argumento del conflicto no pertenecía á la tragedia de alto coturno.

El *Chalaco* fué simplemente llevando al general Vivanco, que iba á concluir en las Chinchas y concluyó el tratado Vivanco Pareja de enero 27, cuyo texto calcado sobre la circular del ministro Pacheco, copiada antes, dice en su parte dispositiva, salvo la madre del ternero ó sea el añadido bursátil:

»Art. 1º Habiendo desaprobado el gobierno de S. M. C. la conducta de sus agentes en el litoral del Perú, tomando posesión de las islas de Chincha á título *de reivindicación*;y habiendo al propio tiempo el Perú reprobado como desde luego lo supuso el de S. M. C., las violencias intentadas contra el comisario español en Panamá, según lo ha expresado el gobierno de la república por medio de sus circulares y agentes diplomáticos, en guarda de su honor, queda allanado el principal obstáculo que se oponía á la desocupación de las dichas islas, y por lo tanto serán evacuadas por las fuerzas navales de S. M. C. y entregadas á la persona que el gobierno del Perú nombre para recibirlas.

Art. 2º El gobierno del Perú, á fin de cortar radicalmente toda posibilidad de desavenencia, confirmando sus amistosos sentimientos respecto de España, acreditará un ministro cerca de S. M. C.

Art. 3º Como el gobierno del Perú nunca se negó en lo absoluto á la admisión del comisario español, y como el de S. M. C. ha manifestado en sus circulares diplomáticas, de 24 de junio y 8 de noviembre último que el título de comisario especial no daña los derechos del Perú á su independencia, queda convenido por las partes contratantes, que el gobierno de S. M. C. podrá enviar á Lima y el Perú recibirá, un comisario especial encargado de entablar gestiones ó reclamaciones sobre la causa seguida por el suceso de Talambo.

Art. 4º El Perú autorizará con plenos poderes á sus ministros en España para negociar y concluir un tratado de paz, amistad, navegación y comercio, semejante al ajustado por Chile ú otras repúblicas sudamericanas que S. M. C., como el gobierno del Perú, están dispuestos á celebrar.

Art. 5º En el dicho tratado se establecerá, al mismo tiempo, las bases para la liquidación, reconocimiento y pago de las cantidades que por secuestros, confinaciones, préstamos de la guerra de la independencia ó cualquier otro motivo deba el Perú á súbditos de S. M. C., con tal de que reunan las condiciones de origen, continuidad y actualidad españoles.

Art. 6º Las altas partes contratantes convienen en que la liquidación y reconocimiento de que trata el artículo anterior, se hagan precisamente en virtud de pruebas documentadas, auténticas y oficiales y nunca en virtud de pruebas testimoniales, ni de ninguna clase.

Art. 7º Si ocurriese alguna dificultad ó duda para la liquidación y reconocimiento de alguna ó algunas de las cantidades reclamadas, serán resueltas por una comisión de seis individuos nombrados tres por cada una de las partes contratantes.

Art. 8º El Perú indemnizará á España de los tres millones de pesos fuertes españoles que se ha visto obligada á desembolsar para cubrir los gastos hechos desde que el gobierno de dicha república desechó los buenos oficios de un agente de otro gobierno amigo de ambas naciones, negándose á tratar con el de S. M. C. en estas aguas y rechazando de este modo la devolución de las Islas de Chincha que espontáneamente se le ofrecía.

El presente tratado será ratificado por S. E. el presidente del Perú y por S. M. C. y las ratificaciones cangeadas en Madrid dentro del término de noventa días.

En fé de lo cual nos, los infrascritos ministros plenipotenciarios de la república del Perú y de su S. M. C., firmamos el presente por duplicado, sellado con nuestros sellos respectivos.

A bordo de la fragata de S. M. C. «*Villa de Madrid*», al ancla en la bahía del *Callao*, á veintisiete días del mes de enero del año del Señor de mil ochocientos sesenta y cinco.

Manuel I. de Vivanco. *José Manuel Pareja.*»

El 7 de febrero próximo la protesta armada desplegaba su fúnebre bandera fratricida...

....

***

En carta escrita en Birkenhead, astillero inglés en donde construía Salcedo el *Huascar* y que tenemos á la vista, se dice de ese tratado, con fecha 26 de marzo, lo que sigue:

«...

....

....Las noticias que Vd. me participa y que oficialmente le vinieron á nuestro representante en Londres, avergüenzan á todo peruano ante cualquiera extranjero que hable de la conducta observada por el gobierno desde el principio de la cuestión. Cien veces mejor habría sido, por mil razones, aceptar lo que propuso Pinzón por medio del representante de Chile al gabinete de Ribeyro, que lo rechazó. Después de una victoria no se hubiera conseguido una proposición más hermosa, como me lo dijo lord Paget, primer secretario del Almirantazgo; por pura debilidad de ese ministro y del general Pezet, no se aceptó y á los ocho meses, después de encontrar exhausto el erario con el derroche de enormes sumas en inútiles y dispendiosos armamentos y de una porción de desaciertos, que aquí conocemos pero que Vdes. ignoran, aparece ahora el actual gabinete enlodando al país con un resultado que en vano se quiere atribuir al *ultimatum*, y que no es más que una farsa, acordada con el mismo Pareja, como lo saben todos en Europa y en Estados Unidos.............................»

Oficialmente se ha negado que Pinzón hiciera otra cosa que manifestarse llano á recibir propuestas de arreglo. Pero confirmando la afirmación hecha en la carta anterior, en una sumaria información oficial, se atribuyen á Pinzón estas palabras: «no crea Ud. que esta cuestión sea otra cosa que cuestión de bolsa y de dinero: cuatro ladrones del Perú y cuatro ladrones de España son los empeñados e- prolongarla. Si por parte del gobierno del Perú se hubiese quer

terminarla, *se habrían aceptado las proposiciones que hice cuando envié al Covadonga al Callao.* El gran negocio es el de la deuda española.» Pinzón agregó que, antes de la ocupación, persona á quien nombra, le insinuó comprar bonos de la deuda de España para el caso de que fueran ocupadas las Chinchas. Venían en el vapor, de esas Chinchas, el 11 de diciembre de 1864, Pinzón en viaje á España después de haber entregado su cargo á Pareja, y el declarante, reporter de El Comercio, de las mismas Chinchas al Callao; y ya en este puerto, al ver la obra de acorazar el *Loa* y la del monitor *Victoria*, dijo públicamente, en la cubierta: «se les quiere hacer creer que todo esto se hace con el objeto de atacarnos. Cuando se incendió la *Triunfo* se supuso que estaríamos temiendo un ataque de la escuadra peruana; pero yo, por datos fidedignos, tenía la seguridad de que no sería agredido.» Esto declaraba oficialmente el reporter de El Comercio, Flores Chinarro, refiriéndose á ese viaje y lo confirma el texto del tratado al imponer remuneración de gastos desde el 8 de junio en que Pinzón propuso arreglos por intermedio de Hurtado. No debemos cerrar el acapite sin repetir lo que consta, autorizado con la firma del residente chileno José Nicolás Hurtado, y es que, en la conferencia que él y sus colegas de Francia é Inglaterra representando al cuerpo diplomático, celebraron en las Chinchas, á principio de mayo, Hurtado estableció que el gobierno peruano solo pactaría bajo las siguientes bases:

«Restitución de las cosas al estado que tenían antes del 14 de abril, entregando los señores Almirante y Comisario las islas y saludando el pabellón peruano, y envío á Madrid, por parte del gobierno del Perú, de un ministro con plenos poderes para celebrar tratados y arreglar todas las diferencias y asuntos pendientes, sometiendo á la decisión de árbitros ó de comisiones mixtas cualquiera reclamación ó cuestión en que no se acordaran las respectivas partes.»

Cuando á principios de junio (el 8) Pinzón, libre de la influencia de Mazarredo ó tomando en cuenta la reprobación uniforme del principio de reivindicación proclamado y la persuasión de haber excedido las instrucciones de su gobierno, propuso á Hurtado reanudar las conferencias, enviando con tal fin á la *Covadonga*; se supuso ó extraoficialmente se estableció, que los nuevos arreglos se harían bajo las bases citadas; pero el texto de éstas no alcanzó forma oficial porque el gobierno, fuera por temor de incurrir en la reprobación del país ó mistificsdo por los especuladores en la deuda española, demoró la respuesta, causando el desbarato de la proposición á que se refieren la carta de Pinzón y el tratado. Lo dicho consta claramente en el oficio del ministro Hurtado al nuestro de relaciones exteriores, fechado en Li-

ma, el 8 de junio de 1864. Con él se completan las afirmaciones de la carta, y las declaraciones del brigadier Pinzón al reporter de EL COMERCIO.

*
* *

Los buques españoles vinieron á concluir el tratado Vivanco-Pareja en el Callao, y ya terminado, entre uno de los hombres que desembarcaron á tierra de paseo, Esteban Fradera y algunos playeros ó fleteros, se produjo una riña que dió por resultado la muerte de Fradera y heridos de los barcos españoles y de tierra, amén de daños en propiedades de españoles. Este asunto se arregló mediante una indemnización de soles 117,000 y 6000 más para la viuda de Fradera.

Mientras estos sucesos, los indicados antes y otros que huelga enumerar, se desarrollaban, entrabando la acción del gobierno, sus comisionados en Estados Unidos y en Europa no dormían. El capitán de corbeta Aurelio García y García hacía construir en los astilleros de Samuda Hnos., Londres, la fragata mixta, blindada, *Independencia.* Era alterosa, de 215 pies de eslora, 44'5 pies de manga y 32 de puntal; midiendo 2004 toneladas de desplazamiento. Estaba provista de ramp y aparejada de barca. Su máquina era de 600 caballos de fuerza y daba con veinte libras de vapor un andar medio de 14 millas, propulsada por una sola hélice. Montaba doce cañones armstrong de 70 y 2 colizas de 150. El casco era de fierro, con blindaje de 4 pulgadas.

A la vez el capitán de navío Salcedo construía en Birkenhead, astillero de Laird, el monitor *Huascar*, de 1765 toneladas, con 200 pies 3 pulg de eslora, provisto de ramp, 35 pies 4 pulg de manga y 20 pies de puntal. La fuerza de su máquina era de 300 caballos y hacía 13 á 14 millas con 25 libras de vapor, que movían su hélice. Estaba armado con 2 cañones armstrong, rayados, de 300 libras, montados dentro de una torre giratoria, de fierro y fuera de ella dos cañones de 40 y uno de 12, del mismo fabricante. Su calado era de 15 pies á proa y 16 á popa. Este hermoso monitor tenía aparejo de bergantín y con las falcas colgantes apenas ofrecía blanco de cuatro pies sobre la superficie del agua.

Otro de los comisionados del gobierno encontró en Nantes dos corbetas mixtas, mandadas construir á la vez que otras naves por los estados del sur durante la guerra separatista de Estados Unidos de Norte América y que concluida esta guerra no eran ya necesarias. Ha-

bían pretendido los mandantes reemplazar con ellas á la famosa *Alabama*. El comprador, con informe del comandante Salcedo, consideró la adquisición brillante si las corbetas se empleaban en molestar el comercio marítimo de España en las Antillas. Eran buques de galibus muy finos, de mucho andar, con aparejo completo de fragata, movidas á hélice, con fuerza de 500 caballos. Medían 1,600 toneladas y estaban armadas de 14 cañones Voruz, de 70. Se las nombró *América* y *Unión*.

La *América*, al mando del capitán de corbeta Juan Pardo de Zela, fondeó en el Callao el 4 de abril de 1865. Venían entre otros oficiales los tenientes primeros Wilfredo Puente y José Castañón, después ingeniero civil. Era de más andar que su gemela la *Unión* y como ella rasa, fina, diligente y susceptible de hacer largos viajes sobre velas.

***

El mismo día que la *América* fondeó en el Callao la fragata española blindada *Numancia*, al mando del brigadier Casto Mendez Núñez, que pronto debía hacerse notar en estos mares, lo mismo que su barco, el primero de su especie que los visitaba.

MÉNDEZ NÚÑEZ.



Blindada *Numancia*.

Su casco de fierro medía 96 m de eslora, 17 m 34 de manga y 8 m 81 de puntal. Tenía bajo la línea de flotación una faja acoraza de 2 m 25 de ancho y 0 m 13 de espesor y un volumen sumergible de 7200 toneladas. Estaba forrado en teak debajo de la coraza y armada de 40c de 68, movida á hélice, dos cilindros, capacidad en las carboneras para 700 toneladas de carbón, que le permitían hacer 9,500 millas en 35 días. Fuerza de su máquina, nominal, 1,000 c. Fué lanzada al agua el año 1864. Su corte era bastante parecido al de la *Independencia*, como puede verse en el grabado.

La *Unión* se atrasó más de un mes en el Atlántico por haber desarbolado capeando un pampero en la costa argentina y al reparar sus averías se le quitaron los dos cañones de proa, para levantársela.



Corbeta peruana *Unión*, gemela de la *América*.

Vino al mando del capitán de corbeta Miguel Grau, acompañándolo como oficiales, entre otros el teniente segundo Felipe Pardo y el alferez de fragata Ricardo Vera. Esta nave caminaba algo menos que su gemela, pero solo una vez fué excedida la rapidez de su marcha por la de otra nave de guerra, en este lado de Sudamérica. Del airoso aspecto de esta hermosa corbeta puede juzgarse por el fotograbado inserto y es evidente que destinadas á la labor que informó su adquisición hubieran causado grandes daños al comercio español.

***

Mientras se acumulaban estos y otros elementos navales, cañones de grueso calibre, proyectiles, rifles y cuantos artículos militares se consideraron precisos, la revolución propagada como protesta contra el tratado Vivanco–Pareja sustituyó al gobierno que lo había suscrito y consecuente con la génesis de su formación, el nuevo gobierno se consagró febrilmente á instalar los elementos heredados del anterior que, á precio de su influencia política sacrificada y de la execración de los inconscientes, había adquirido los elementos disponibles de defensa.

El nuevo gobierno apenas alcanzó á recibir un pequeño vapor, el *Colón*, que el capitán de corbeta Ruperto Alzamora fué á traer de San Francisco en diciembre.

Este gobierno puso en remate los cascos inútiles al servici
tar *Lerzundi*, *General Plaza*, barca *Iquique*, y vapores *Huan*

cuchaca, como se habían vendido antes el *Guise*, el *Ucayali* y otros igualmente inadecuados.

Luego, el mes de diciembre de 1865, envió al sur sus cuatro mejores buques: *Amazonas*, *Apurímac*, *América* y *Unión*, devolviendo á sus hogares á los enrolados para esta revolución, que ya no los necesitaba. Se decía que las fragatas iban á carenar en San Francisco y las corbetas regresarían al Callao, pero lo cierto es que solo se pensaba en recibir á los blindados *Huascar* é *Independencia*, que salieron de Brest el 17 de enero, á órdenes de Salcedo. El nuevo gobierno traía en su bandera la anulación del tratado-Vivanco Pareja y tan evidente era su programa, que los españoles se prevenían, á la par que los peruanos. Mientras en el Callao se alzaba la *Apurimac* del fondo del mar, se le ponían nuevos calderos y se blindaba con rieles, se ponía casa mata de rieles al *Loa* y se improvisaba la construcción del *Victoria* con actividad febril, se remitían nuevas unidades navales de España al almirante Pareja y al ver Mendez Nuñez, desde la *Numancia* fondeada en el Callao hasta el 3 de diciembre, que esos buques salían y sospechando que iban á unirse con los que venían de Europa, dejó también este puerto y fué á unirse con el resto de la imponente escuadra de Pareja en Valparaíso.

Dos ó tres días después de salido el comodoro español, el Perú ajustó el tratado de alianza ofensiva y defensiva con Chile, que tiene fecha de diciembre 5 y firman Toribio Pacheco y Domingo Santa María. Tratados semejantes firmó con el Ecuador y Bolivia.

La escuadrilla peruana siguió su viaje de Arica al sur, á la vela, y fué á reunirse en Chiloé con los dos débiles barcos de la escuadra chilena: la vieja corbeta *Esmeralda* y la goleta *Covadonga*, que el arrojado comandante de aquella corbeta, W. Revolledo, había arrebatado, en la mar, frente á Papudo, á los españoles.

Canjeado y ratificado ese tratado el próximo enero y como consecuencia directa de tal alianza y del proceso revolucionario, el gobierno nuevo, que con título de dictador presidía el coronel Mariano Ignacio Prado, expidió el 14 de enero de 1866 este decreto:

MARIANO IGNACIO PRADO,

Jefe supremo provisorio de la república

CONSIDERANDO:

Que independientemente de los motivos que tiene el Perú para exigir del gobierno de España la reparación de las graves ofensas que le ha irrogado, ha debido reputar y reputa como suya la cues-

tión que ese gobierno ha promovido á Chile, y en consecuencia, se ha firmado, aprobado y ratificado un tratado de alianza ofensiva y defensiva entre ambas repúblicas, con el objeto de preservarse mutuamente y preservar á la América de las injustas y violentas agresiones de España;

Decreto:

Art. 1º Se declara á la república en estado de guerra con el gobierno de España.

Art. 2º El secretario de relaciones exteriores cuidará de comunicar esta declaración á las naciones amigas, con el correspondiente manifiesto de las causas que la han motivado.

Los secretarios de estado, cada uno en la parte que le corresponde, quedan encargados de la ejecución de este decreto y de hacerlo publicar con la solemnidad debida.

Dado en la casa de gobierno, en Lima, el 14 de enero de 1866.

MARIANO I. PRADO.

El secretario de guerra y marina, *Jose Gálvez.*

El secretario de relaciones exteriores, *T. Pacheco.*

El secretario de gobierno, *J. M. Quimper.*

El secretario de justicia, *J. Simeón Tejeda.*

El secretario de hacienda y comercio, *M. Pardo.*

***

Los buques peruanos llegaron á Chiloé con poca fortuna, pues uno de ellos, la fragata *Amazonas*, que si bien carecía de glorias militares, había permitido á jefes y oficiales peruanos acreditar su competencia profesional paseando la bandera del Perú alrededor del mundo, naufragó en manos de un práctico.

El autor de *Algunos naufragios ocurridos en las costas chilenas desde su descubrimiento hasta nuestros días*, Francisco Vidal Gormaz, dice, en la pág. 351 de ese interesante libro, con el rubro *Amazonas*: «Fragata de guerra de la armada del Perú, agregada á la escuadrilla de Chile á mediados del mes de enero de 1866. En viaje del puerto de Ancud para el de Chayahué, que era el apostadero de la escuadra chileno-peruana, varó en la playa de la punta Quilqué, extremo SW. de la isla Abtao, el 15 de enero del mismo año. Puesta á flote en la

noche del mismo día, con el auxilio de los marinos chilenos, descuidada en seguida por sus oficiales y tripulantes, volvió á varar, inutilizándose para el servicio.

Toda la tripulación salvó en la isla de Abtao, como asímismo la mayor parte de sus pertrechos. Comandaba la fragata el joven capitán Sánchez Lagomarsino, individuo muy negligente, como lo manifestó durante el naufragio y mientras se trataba por sus aliados de ayudar al salvamento del buque de su mando, conducta que afectó hondamente á las tripulaciones de los buques chilenos.

Fué entonces cuando comprendimos el estado de desmoralización de la escuadrilla del Perú, el ningún valor de esa gente y el aislamiento en que debíamos considerarnos en un momento de peligro.

El buque *Amazonas* lo remató un señor Nicolás Barceló, de Calbuco, á muy bajo precio; pero una tercera varada echó á la fragata á pique definitivamente, en las cercanías de la isla Abtao.»

La dureza con que Gormaz califica al capitán Lagomarsino, y á la disciplina de la escuadrilla peruana, han podido omitirse sin perjucio de los deberes que imponen la cultura y la solidaridad profesional, prescindiendo de la comunidad de intereses políticos de entonces. Poco hubieran perdido ni el escritor ni el interés del texto dando forma distinta á la noticia.

El 16 de enero dicho, la *Amazonas*, cerrando el convoy que formaba con la *Apurimac* y la *Esmeralda* embocaba el canal de Boca Chica para entrar á Chayahué, sirviéndole de práctico un oficial experto de la marina chilena, el teniente Emilio Errâzuri, de la dotación de dicha corbeta. El canal escogido por el comandante Rebolledo era estrecho y muy correntoso y el andar de la *Amazonas* muy escaso. Pudo escogerse la otra entrada, el canal llamado Boca grande, más amplio, recto y de menos corriente; pero Rebolledo escogió el peor y precisaba obedecerlo, sin que por esto haya el derecho de pensar que escogiera el más peligroso con propósito siniestro, de la misma manera que no puede culparse al oficial que servía de práctico, por haber obedecido la orden superior que indicó ese paso tortuoso y de corriente superior al andar de la nave.

En este viaje la fragata estuvo obligada á ir hasta Chiloé á la vela, tanto por previsión cuanto porque empleaba casi toda la fuerza de su máquina en achicar el agua que la inundaba por dos vías que no pudieron encontrarse sino después del naufragio, sus estaban fondos y los tubos de las calderas sucios y debilitado el funcionamiento de la máquina después de un año de fuego constante en los hogares, durante la campaña revolucionaria, concluída solo en noviembre anterior, un mes antes de este viaje.

Al cambio de gobierno la tripulación cambió casi totalmente y al renovarse era, en realidad, la mayor parte bisoña y colecticia, tanto en cubierta como en la máquina; pero la competencia de su plana mayor había suplido á esas y muchas otras dificultades y satisfizo su derrota mientras no hubo intervención extraña.

Combate de Abtao

Descartado ese percance, que privó de una importante unidad de combate á la escuadra aliada, surta en Chayahué, al abrigo de la isla Abtao, vino á buscarla ahí una división naval española, compuesta de las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca.*

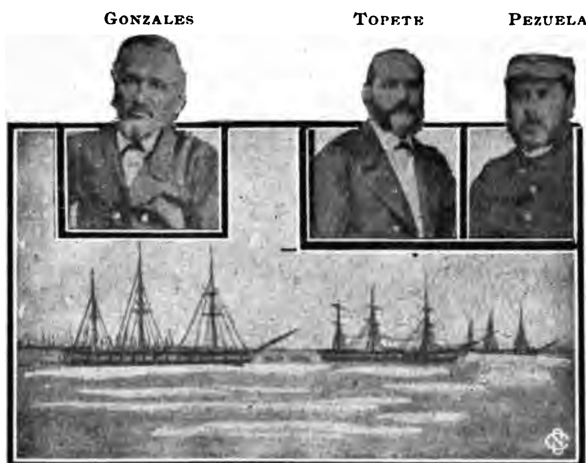
El 21 de enero habían salido de Valparaíso, á cargo del comandante de la primera, Claudio Alvar Gonzalez, estas dos fragatas, en vía de exploración: querían conocer con exactitud la situación de los buques aliados y atacarlos si se ofrecía oportunidad. El primero de estos buques montaba 50 c y 40 el segundo. Visitaron el puerto San Juan Bautista en Juan Fernández, y de esta fueron á la isla de Chiloé, navegando el mayor tiempo á la vela, por falta de información precisa. Visitaron puerto Low, en la isla Guaiteca, sin encontrar buques y de ahí fueron á registrar Puerto Oscuro, de donde sin duda se hubieran dirigido á San Carlos á no habérseles indicado la conveniencia de buscar por los canales de Calbuco.

Seguramente tenían buenos prácticos abordo y en tierra informantes de buena voluntad. Ahí supo, con referencias al vapor *Maypú,* en viaje al sur, el arribo de los buques peruanos á Chiloé y el naufragio de la *Amazonas* en los canales dichos. Dirigiéndose á ellos completaron la información con vista de los restos de la *Amazonas* y los datos del patrón de un bote del tráfico de esos canales. Por éste supieron que desde días atrás los buques se hallaban en el apostadero de Chayahué, seno de difícil acceso.

La *Blanca* delante y tras ella la *Villa de Madrid* fueron verileando los arrecifes de Carva y Lami. Desde la medianía de la estrechura avistaron los árboles de las corbetas y continuaron á poco andar hasta ponerse delante y á diez cables del seno de Chayahué, cuya cuerda la forma la isla de Abtao y los extremos de ésta las dos entradas: Boca grande por la que se vieron las naves españolas y Boca Chica, delante de la cual naufragó la *Amazonas.*

Alvar Gonzalez dice en su parte: «No era posible atracar con seguridad la boca del estero á menos de diez cables, por los arrecifes que destacan sus puntas y por la falta de espacio para los movimien-

tos en los cuales era preciso verilear escollos; ni de ninguna manera lo habría aventurado, pues una varada en tan crítica oportunidad hubiera acarreado consecuencias que no es fácil prever.»



Villa de Madrid, Blanca, Berenguela.

«Al descubrir la línea enemiga se vieron también varias lanchas armadas y cargadas de tropa, así como el cerro de Abtao y otras alturas coronadas de gente armada, lo cual me indicaba que el enemigo estaba dispuesto á la defensa y ataque, atrincherado en su inexpugnable posición, conociendo que no podía ser forzada y que confiaba tal vez en una varada por efecto de nuestra falta de conocimiento local ó que nos empeñásemos algunos cables más, cayendo en situación en que nos fuese imposible ó precario el franquearnos, para abordarnos con la tropa y cargarnos con todos sus fuegos á la vez.»

Las lanchas con tropa y las fuerzas de tierra eran los náufragos de la *Amazonas*, guarnición inclusive, que al avistar al enemigo iban abordo de los buques más próximos en busca de colocación para combatir, lo que visto de lejos y tratándose de lugar desconocido, justificaba el error de Alvar.

«A las cuatro y cuarto, á dicha distancia de diez cables poco más ó menos, rompió el fuego la *Apurimac* é inmediatamente fué contestado por la *Blanca*, único buque que por entonces podía hacerlo, pues la localidad hace que solo una fragata pueda batir la línea enemiga con relativa ventaja. El fuego fué inmediatamente general por ambas partes, haciendo las ciabogas lo más cerca que permitían las tierras inmediatas y manteniéndose aquel vivísimo por ambas partes, siendo los tiros más certeros, de más alcance y de más efecto útil los de las dos corbetas peruanas *América* y *Unión*. El combate se sostuvo sin intermisión por espacio de hora y cuarto, á pesar de la desventaja y peligro de nuestra situación, notándose frecuentes y largas interrupciones en los fuegos enemigos y alguna confusión en sus buques.

Nuestros tiros se hicieron la mayor parte de rebote y algunos por elevación, buscando siempre el efecto más útil según la distancia, lo propio que verificaban ellos.»

Temiendo que si la oscuridad de la noche, que se venía encima, los encontraba en los canales, dificultaría las maniobras, salieron á mar libre, abandonando la escena del combate. Alvar estimaba inexpugnable la situación de las naves aliadas, en su fondeadero de Chayahué y es evidente que el hecho de haber llevado su exploración hasta poco más de un kilómetro del fondeadero de los nuestros, honra á los marinos españoles.

***

Según el art. 3º del tratado de alianza Perú-chilena, el mando de las escuadras reunidas correspondía al jefe más caracterizado del aliado en cuyas aguas se encontrasen las naves, siendo en tal concepto jefe de las naves aliadas el capitán de navío J. Williams Revolledo, que retenía el mando de la *Esmeralda*. Como el 7 de febrero de 1866, fecha del combate cuya versión por parte de España acaba de darse, estaba ausente Revolledo con la *Esmeralda*, el mando recayó en el comandante general de la división naval del Perú, capitán de navío Manuel Villar, que era entonces una de las pocas reliquias contemporáneas de Guise. Los embates políticos habían estorvado su figuración en la escala que le correspondía, pero había mandado la *Limeña* en 1842 y estuvo con ella en la campaña de Cobija, después la *Yungay*, la *Amazonas*, el *Gamarra*; habiendo desempeñado además cargos de su ramo en oficinas. Era sereno y experto.

En el combate de Abtao, que pudiera llamarse con más propiedad de Chayahué, nombre del apostadero, tuvo á sus órdenes la división peruana compuesta de la fragata *Apurimac*, cuyo mando inmediato retenía, *Unión*, comandante Miguel Grau, *América* comandante capitán de fragata Manuel Ferreyros y la goleta chilena *Covadonga*, cuyo comandante era el capitán de corbeta Manuel T. Thompson.

La *Apurimac* estaba inmovil, por hallarse su máquina descompuesta y hubo de acoderarla para utilizar sus 16 cañones de babor. Las corbetas utilizaban seis cañones por banda la *Unión* y siete la *América*, con los que hacían disparos pausados pero certeros, la *Covadonga* dos colizas.

La versión de los aliados, extractando el parte de Villar y aun tomando á la letra algunos períodos, dice: «Tuve conocimiento á las diez de la mañana de haber aparecido en los canales dos fragatas de

vapor, que se supuso españolas. Se ordenó formar una línea de combate sobre anclas y espías, colocándose los buques en aptitud de ofender las dos entradas al apostadero, esperando, en son de combate la aproximación del enemigo. Se le avistó á las 2 h. 30 m. p. m. y una hora después embocaron el canal la *Blanca* y siguiendo sus aguas la *Villa de Madrid.* Al hallarse á diez cables esos buques, la *Apurimac* disparó sobre ellos, imitándola los otros buques, contestando de un modo vivísimo el enemigo.» «No pudiendo este forzar nuestra resistencia y obligado quizás por las averías que les causamos, fué á ocultarse en una ensenada situada al norte de nuestra línea, (Epenque), desde donde continuó el fuego por elevación. En esta posición, si se hubiera podido mover la *Apurimac*, habríamos salido en línea de batalla á cortarles la retirada, y probablemente el éxito hubiera sido completo.»



Combate de Abtao, febrero 7 de 1866.

«Poco tiempo después salieron de la ensenada las dos fragatas, retirándose lentamente del lugar del combate, sin dejar de presentar sus costados, que durante el trayecto visible no cesaron sus fuegos sobre nuestra línea, los que vigorosamente contestados, las hicieron alejarse hasta ponerse á cubierto de nuestros tiros detrás de la punta norte de la isla de Abtao, que es la más elevada. El enemigo continuó su retirada hasta perderse de vista: entonces cesó el combate, que había durado sin interrumpirse dos horas y en las que se hicieron de uno y otro lado 1,500 tiros poco más ó menos.»

«Las averías sufridas por nuestra parte son las siguientes:

La *Apurimac* recibió tres balas en su casco, bajo la línea de flotación; una bomba que destrozó su primer bote, que estaba amarrado á popa y otra que rompió un viento de la chimenea.

La *América* recibió cuatro balas en su casco y dos más que pasaron por alto cortando el obenque popel del palo mayor y algunos cabos de maniobra.

La *Unión* tres: una que entró por una porta, matando dos sirvientes del tercer cañón, averiando además la caja de aire de la chimenea y otras dos que cayeron en ambas aletas.

El *Covadonga* recibió igualmente daños, de los cuales no tengo

conocimiento oficial, pero sí he podido ver un balazo en el centro de su costado de babor; y también puedo asegurar que no ha tenido pérdida en su dotación.

Nuestras averías hubieran sido mucho mayores á ser más diestros los artilleros españoles.»

Alvar dice: «En vano volvimos á presentarnos á la vista de dichos buques al amanecer del día siguiente, y permanecimos allí hasta las nueve de la mañana. El enemigo estaba quieto, desahogando vapor sus buques y nada dispuesto á salir de sus trincheras, si bien al parecer muy deseosos de que renovásemos la función del día anterior, buscando en una varada nuevas probabilidades de nuestra pérdida.»

«En vista de lo que antecede, continuamos navegando á descabezar la isla de Chiloé por el sur y conseguido......................»

Villar agrega en la continuación de su parte:

«Como no se supiese después del combate el rumbo que siguieron las fuerzas enemigas y próxima ya la noche, careciendo de prácticos nuestros buques, no era posible que las corbetas saliesen en persecusión de ellas, por lo que ordené que las embarcaciones de ronda fueran á estudiar la posición que tenían; pero estas no encontraron sino despojos de las fragatas *Villa de Madrid* y *Blanca*, tales como el figurón de una de ellas hecho pedazos, fragmentos de costados, atacadores, lanadas, gorras de marineros, etc.»

Las averías sufridas en la *Blanca* fueron:

Un balazo en el jardín de estribor que atravesó el costado, destrozó un tercio del palo de mesana y parte de los mamparos de la cámara del comandante.

—Otro id. que no penetró y destrozó dos tablones del forro.

—Otro id. en la bobedilla de estribor, que se introdujo por el trancanil del sollado partiendo un puntal de crujía y el durmiente de la otra banda, destrozando á su paso dos camarotes de la cámara de oficiales.

—Otro id. en el jardín de babor, que aventó los tablones de la chaza y partió el durmiente.

—Otro id. en la mura de babor que abrió agujero y quedó enclavado en la carlinga del bauprés.

Otro id. que se llevó parte de la figura de proa.

Otro id. que abolló el cobre por estribor.

Aparejo

Una burda de gavia partida por su tercio alto.

Una burda de sobre mayor por id.

Un escotín de id.
Dos amantillos de velacho por la altura del tamborete.
Un obenque proel de velacho por su tercio alto.
Dos obenques del juanete de proa por las arraigadas.
La maniobra de babor de velacho por arriba del tamborete.
Un viento de la cebadera por su mitad.
La cadena de la segunda ancla partida por la mitad del primer grillete.

Villa de Madrid

De esta fragata se dió parte de las averías que siguen:

Cuatro balazos en la banda de estribor, quedando una bala clavada junto al tubo de descarga é inutilizando otra una de las portillas de luz de popa, sin atravesar el costado.

Dos balazos á la banda de babor: uno de ellos entró por la mura, rompió la curva de hierro de un bao, desguasó el estopor, su maciso y las toquillas del fogón. El otro penetró por el trancanil de dicha mura, aventó un tablón de la cubierta y se clavó en el costado opuesto.

Maniobra alta.—Un estay de velacho. El frenillo del botalón de foque. Un mostacho de babor. El amantillo y motón de estribor de la verga mayor. Escotines de gavia de estribor. Tira y caña de la troza de babor de la verga mayor. Dos apagapenoles de gavia. El acollador de una de las burdas de babor de gavia. El estay de galope de mesana. La braza de estribor de sobrejuanete de mesana.

Artillería.—Dos cañones rayados de 16 centímetros de la batería del alcazar, que reventaron por el brocal. Un eje trasero de la cureña del cañón 11 de babor, de la batería principal. Uno id. delantero de la misma cureña. Una rueda delantera de la misma.

Arboladura de respeto. Un botalón de ala de gavia.

En la fragata *Blanca.*—Heridos y contusos: cocinero de equipaje Pablo Mateo, herido de un astillazo en el pié derecho, y contusión en el muslo y pierna del mismo lado. Marinero preferente Enrique Bosca, contuso en la pierna izquierda.

En la *Villa de Madrid*: guardia marina Enrique Godines y Miura heridas profundas en la pierna izquierda y en el muslo y diez contusos del equipaje.

***

Las planas mayores de los buques aliados que mantuvieron este duelo honroso para ambos combatientes fué:

Apurímac. Comandante general de la división (brigadier) y comandante del buque, capitán de navío Manuel Villar. Jefe de guarnición, coronel José Zavala. Mayor de órdenes de la división naval, capitán de fragata Benjamín Mariátegui; ayudante id. id. capitán de corbeta Guillermo Pareja; primer ayudante de la comandancia general, teniente 1º Juan G. More; segundo id. de id. teniente 1º graduado José V. Villegas; amanuense honorario Adolfo King; amanuense Ricardo Jiménez.

Oficiales de guerra. 2º comandante teniente primero Daniel R. de La Rosa; id Tomás Ríos; id. 2º Leopoldo Sánchez; id. id. Fermín Hernández; id. 1º graduado Estanislao Araujo; alferez de fragata, Manuel Benavides; id. Juan de la C. Rojas; id. Honorato G. Tizón; id. Ramón Freyre; id. Juan Iladoy, teniente de artillería de marina Benjamín Ramírez, id. Wenccslao Cabada; subteniente de id. Manuel Frias; id. id. Manuel Andrade.

Oficiales de guarnición. Capitán de infantería Pedro J. Matiz, teniente de id. Tomás D. Cobián; subtenientes de id Demetrio Quiñones y Julio Vildoso.

Oficiales mayores. Contador, Domingo Romero; cirujano de 1ª clase Demetrio Quint; capellán Agustín Morales.

Guardiamarinas. José Urrutia, Alejandro Sauri, Ricardo Guerra, Bernardino Smith, Melchor Ulloa, Enrique Palacios, Juan Vasques, Julio Dench, Samuel Sarrio, Zenón Guerrero, Enrique Barloque, Pedro Rodríguez, Luciano Arana, Juan Salaverry.

Maquinistas 1º Carlos B. Ingrahard; 2º John Evans; 3º Henry Johnson; 4º Richard Frenam.

Corbeta **Unión**. Comandante, capitán de fragata Miguel Grau, 2º id. capitán de corbeta Ezequiel Otoya; teniente 1º Arístides G. Vigil; id. id. graduado, Elías Aguirre. id. 2º Enrique N. Alayza; id. id. Francisco Frías; alferez de fragata Froylán Morales; id. id. Demetrio Ferreyros.

Oficiales de guarnición. Capitán, Juan Martín Echenique; teniente Mariano Necochea; id. Rosendo Rambla.

Guardiamarinas. Justiniano Cavero, Nicanor Aramburú, Jorje Pinto, Ramón Valle Riestra, Pablo Duffó, Manuel Gil Cárdenas, Ulpiano Tizón.

Oficiales mayores. Contador, Manuel Becerra; cirujano de primera clase, Bertín Febres.

Maquinistas. 1º José Amstron, 2º B. S. Bolesford, 3º James Stodart; 4º George Hunsby, id Carlos Batska.

Corbeta **América**. Comandante, capitan de fragata Manuel Ferreyros ;2º id. capitán de corbeta, Juan B. Cobián; teniente 1º Federico Palacios; id. id. Felipe S. Meza, id. id. Carlos Ferreyros, id. id. graduado Francisco Gonzalez, teniente 2º Manuel M. Carrasco, id. id. Felipe Pardo.

Oficiales mayores. Contador Juan L. Oquendo, cirujano de 2ª clase José I. León.

Oficiales de guarnición. Teniente de infantería Enrique Arrisueño, subteniente id Horacio Valdivia.

Guardiamarinas. Carlos Herrera, Sócrates Forcelledo, Arnaldo Larrea, Marcial Ruiz, Diego Ferrer, Emiliano Fessel.

Maquinistas. 1º John Weston, 2º George Westgat, 3º Robert East, 4º John Mac Donald; calderero, Malcon Mac Phail.

Goleta **Covadonga**. Comandante, capitán de corbeta Manuel T. Thomson; teniente 1º Francisco Rondizzoni, id. 2.º Arturo Prat, id. id. Carlos Condell.

Guardiamarinas. Constantino Baunen, Luis Errázuriz, Francisco Sánchez.

Maquinistas 2º Eduardo Hyatt, 3º Ricardo Ower, id. id. Dionisio Monterola.

Faltan datos exactos de los náufragos de la *Amazonas*, que se embarcaron indistintamente en los buques adonde pudieron llegar.

*
* *

La noticia del combate de Abtao causó honda emoción á Mendez Nuñez, comandante en jefe ó brigadier de la flota española que bloqueaba Valparaíso. Era la tercera impresión de sorpresa que recibía en esa flota la inflación exagerada que resulta de juzgar desdeñosamente á los demás

Fué la primera causada por la noticia del fácil apresamiento de la *Covadonga*, frente á Papudo, que el cónsul americano comunicó á Pareja abordo de la *Villa de Madrid*, fondeada en Valparaíso y que precedió pocas horas al suicidio del soberbio almirante.

Fué la segunda la de la inaudita audacia con que el Perú había ido hasta declarar la guerra á España.

Y la tercera, la última, este rechazo de Abtao, incomprensible para quienes creían ingenuamente haber generado una raza tan abyecta y menguada, que, á la sola presencia del más débil barco español, quedaría enervada por el pánico y sin acción ni aun para implorar misericordia.

El Brigadier no pudo reprimir su indignación y el 16 de febrero, entregando á Pezuela el comandante de la *Berenguela*, el mando de la flota bloqueadora de Valparaíso, salió para Chiloé con la *Numancia*, *Resolución* y *Blanca* teniendo la persepción clara de que los buques peruanos permanecerían en Abtao hasta la llegada de los blindados que estaban al llegar. Indicó como punto de reunión el puerto de Lów y precipitó el viaje, creyendo que así lo exigía la honra de sus armas.

Respecto á este viaje decía al ministro de marina español:

«Reconozco las dificultades de él y sus peligros, y es muy probable que ó no encontremos al enemigo ó que éste se haya *situado en punto adonde no lleguen los fuegos de las fragatas*; pero en mi opinión, mi deber es poner de mi parte todos los medios para destruirlo. Si no lo consigo por imposibilidad material, no será mía la culpa, y PODEMOS CONSIDERARNOS AUTORIZADOS PARA TODO. Si al intentarlo perdiesemos una fragata, aun cuando esta fuese la *Numancia*, no creo que esa consideración deba tomarse en cuenta cuando se trata de la honra de nuestro país y de su marina.»

Quedan subrrayados dos periodos de este parte, que revelan la acertada previsión del Brigadier y sus propósitos ulteriores.

El combate de Abtao había demostrado que el apostadero de Chayahué era superable y se trasladó la flota unida á Huito, cuyo canal de acceso se estrechó más hundiendo ahí el vapor *Lerzundi*, rematado con otros en el Callao. Aquel hondo seno, especie de laguna rodeada de cerros nevados en invierno, situado al extremo del canal, bastante angosto, resultó como lo había previsto Mendez Núñez, un punto adonde no podían llegar las balas.

Esto llevó al paroxismo el furor del Brigadier, que regresó á Valparaíso para cumplir lo que sin duda pensaba cuando dijo que de no hallar al enemigo á tiro podía considerarse autorizado para todo. Apenas en ese puerto notificó su bombardeo, el que contra toda previsión se realizó el 31 de marzo inmediato. Una de las más hermosas ciudades de la costa occidental de Sudamérica fué el blanco que escogieron los barcos de Isabel II para demostrar su pericia, su cultura, su valor indomable, ó, simplemente, su orgullo frenético.



INDICE DEL PRIMER TOMO





DATE DUE			

DATE DUE

